AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

# LOS ASES DEL ALBATROS DE LA I GUERRA MUNDIAL






# LOS ASES DEL ALBATROS DE LA I GUERRA MUNDIAL



AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 53

# LOS ASES DEL ALBATROS DE LA I GUERRA MUNDIAL



ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

**Ilustración de cubierta**
**El astuto Werner Voss entró en acción con los cazas de la *Jasta* 2 Boelcke desde finales de 1916 hasta mayo de 1917. Durante aquel periodo logró 28 victorias, a pesar de haber estado alejado del frente en abril (una época en la que el Real Cuerpo de Vuelo –RFC– perdió su mayor número de aviones). Mientras estuvo en la *Jasta* Boelcke, Voss pilotó este Albatros D III, que mostraba unos distintivos característicos como la insignia del corazón rojo en los laterales del fuselaje y el revestimiento superior y una esvástica coronada de laurel como símbolo de la buena suerte. Por último, el morro y la cola blancos, junto con dos bandas anchas blancas en las superficies de las alas superiores, hacían de él un aparato peculiar, a pesar de la disposición del camuflaje habitual en verde y marrón en las superficies de las alas (el malva y verde todavía no estaba de moda). El dibujo de Ian Wyllie representa el combate que se entabló en el frente occidental el 9 de mayo de 1917 entre Voss y el Alférez George Hadrill, del Sqn 54, que pilotaba un Sopwith Pup. Este último piloto salió perdedor del enfrentamiento y se vio obligado a descender por detrás de las líneas alemanas, siendo capturado. Hadrill representó la 27ª victoria de Voss y el derribo del Pup fue el segundo de los tres que reclamó este as en aquel su último día de acción con la *Jasta* 2. Conseguiría 20 victorias más antes de morir en combate cuatro meses después.**

**Contracubierta**
**Otto Hartmann fue el jefe de la *Jasta* 28w durante 1917. En el momento en que cayó en combate ante las ametralladoras de un caza Bristol del Sqn 48, el 3 de septiembre de 1917, ya había conseguido siete victorias.**

**Esta doble página**
**El as de diecisiete derribos Ltn R. Walter Böning pilotó este Albatros D Va azul y blanco, con distintivos de diamantes, mientras estuvo con la *Jasta* 76b en la primavera de 1918. Sin embargo, el piloto que está sentado al borde de la cabina en esta fotografía es un suboficial desconocido. Es posible que este último individuo se hiciera cargo de este aparato (5765/17?) después de que Böning resultara herido mientras lo pilotaba el 30 de mayo de 1918. Destaca la banda vertical negra que rodea los distintivos de diamantes. El escudo de armas es el de la ciudad de Würtzburgo, en Baviera, y está compuesto por un cuadrado amarillo y rojo cuartelado.**

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Basado en *Albatros Aces of World War 1*
Publicado por primera vez en Gran Bretaña en 2000
Traducción: Rodolfo Muñoz Casado

© De esta edición 2001
Ediciones del Prado
Cea Bermúdez 39 5º
28003 Madrid, España
© 2001 Osprey Publishing
Texto completo e ilustraciones de esta edición, © Osprey Publishing Ltd. 2001

Texto en inglés de Norman Franks
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Harry Dempsey
Dibujos a escala de Mark Styling

Impreso en España en mayo de 2001

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4º I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-607-6
D.L.:

Reservados todos los derechos. El contenido de esta obra está protegido por la ley, que establece penas de prisión y/o multa, además de las correspondientes indemnizaciones por daños y perjuicios, para quien reproduzca, plagie o distribuya públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, o la transforme, interprete o ejecute en cualquier tipo de soporte, sin la debida autorización escrita de los propietarios.
El editor se reserva el derecho de modificar la estructura de los componentes de la colección, su orden de aparición y su precio de venta si circunstancias técnicas o mercadotécnicas de cualquier tipo lo aconsejaran.

# ÍNDICE

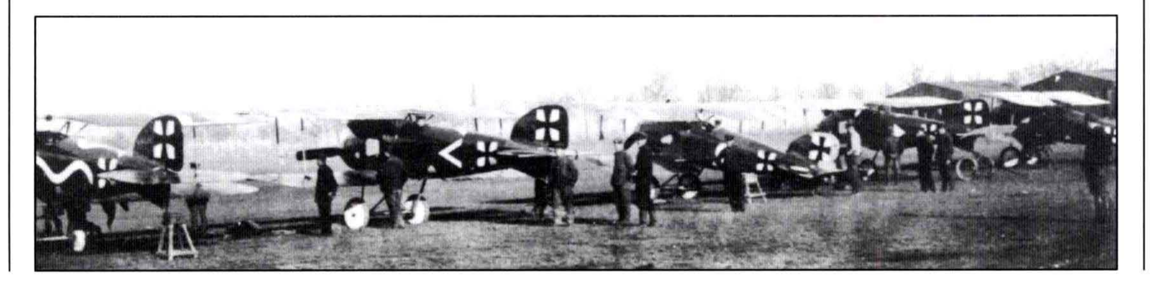
# EL FRENTE OCCIDENTAL

Las unidades de caza alemanas, conocidas como *Jagdstaffeln* (escuadrillas de caza), se organizaron en el verano de 1916. De forma notoria, fueron en parte una idea genial de Oswald Boelcke, un piloto de mucho éxito de los *Eindecker* (monoplanos) que había logrado 19 victorias hasta comienzos del verano de 1916. En el momento en que la idea de Boelcke se hizo realidad, los días de los Fokker *Eindecker* ya habían pasado puesto que aquellos ágiles aviones de exploración, que en un tiempo habían provocado estragos entre los aviadores aliados, habían sido finalmente derrotados por los superiores biplanos británicos y franceses, anunciando una nueva era en la guerra aérea. Los fabricantes alemanes también habían desarrollado varios biplanos monoplazas para reemplazar al monoplano Fokker; los diseños más prometedores fueron los de las fábricas de Halberstadt, Fokker, LFG Roland y Albatros. De entre estos, el Albatros D I se convirtió en el más conocido. Sus motores en línea ayudaron al diseñador a construir un aparato más aerodinámico. De hecho, el diseño del Albatros fue excepcionalmente "limpio", aunque sí llevaba los radiadores en ambos laterales del fuselaje, a medio camino entre el morro y la cabina. Estos se retiraron en los modelos posteriores.

Los primeros aparatos Albatros que entraron en el servicio en el frente fueron aquellos enviados a las *Kampfstaffeln* (*Kastas;* escuadrillas de combate), agregadas a las *Kampfgeschwaderen* (KG; alas de combate). De forma parecida a las *Eindecker Kek,* la principal función de las *Kastas* fue facilitar la protección para los bombarderos, así como emprender patrullas ocasionales. Con frecuencia, se seleccionaba a los pilotos de entre los miembros más agresivos de las KG que se ofrecían voluntarios para pilotar los monoplazas. Muchos de los futuros ases se ejercitaron en combate con estas unidades y aunque derribaron pocos aviones enemigos, la experiencia que obtuvieron estos individuos resultaría ser en última instancia muy importante.

Los aparatos de las *Kastas* llevaban con frecuencia distintivos individuales de los pilotos, de tal forma que los pilotos se podían identificar rápidamente los unos a los otros en el aire. Se utilizó un camuflaje rudimentario, que hizo que el distintivo nacional (la cruz de hierro) se pintara sobre fondo blanco. A algunos de los primeros distintivos blancos se

**Los Albatros D II de la *Kampstaffel* 11, KG 2, a finales de 1916/comienzos de 1917. Incluso en aquella fase inicial los aviones se adornaban con distintivos personales blancos en el fuselaje. El tercer caza por la izquierda es el del futuro as Karl Schäfer (D.1724/16), con su emblema del círculo blanco.**



les cortaron las esquinas de los cuadrados para dar la impresión a los aviadores aliados de que la cruz era un círculo blanco.

La primera docena de *Jagdstaffeln* (*Jastas*, como fueron conocidas) se formaron en agosto y septiembre de 1916 y se crearon otras 12 en octubre y noviembre. En los primeros años de la guerra fueron raros los pilotos alemanes que llegaron directamente a los cazas ya que casi todos habían pasado periodos volando con las unidades de *Abteilung* (destacamento) biplaza. Esto les aportó una experiencia vital no sólo para las condiciones de combate, sino para lo que suponía combatir en los biplazas. Al contrario que sus equivalentes británicos, que llegaron al frente frescos tras finalizar su instrucción de vuelo, era más probable, por lo tanto, que los *Jagdflieger* (pilotos de caza) alemanes sobrevivieran a sus primeros enfrentamientos dado que ya conocían cómo era la guerra aérea.

La estructura de cada *Jasta* era mucho más pequeña en tamaño general que un escuadrón del Real Cuerpo de Vuelo (RFC) o que una *escadrille* francesa. En ocasiones, la dotación de pilotos consistía en no más de ocho o nueve hombres con, quizá, el mismo número de aviones. Esto también condujo a la perpetuación de la función defensiva general de las *Jastas*, a pesar de que normalmente las unidades francesas y del RFC aparecían sobre las líneas alemanas en dotaciones de escuadrillas de cinco, que a menudo quedaban reducidas a cuatro o tres por problemas con los motores.

La táctica desarrollada por hombres como Boelcke durante la última parte del verano y el otoño de 1916 se centró en que las *Jastas* esperaran hasta que los observadores del frente hubieran telefoneado para informar de que una formación aliada había cruzado, o estaba a punto de cruzar, las líneas alemanas o que un aparato de las unidades aliadas estaba sobre el frente dirigiendo el tiro de la artillería. La mayoría de las *Jastas* tenían sus bases cerca del frente, por lo que sólo se tardaba unos pocos minutos en que los pilotos ganaran altura e interceptaran al enemigo. Una vez que habían localizado a los aparatos hostiles, el jefe de la *staffel* decidía la mejor forma de ataque, que él ordenaría si creía que disponía de la ventaja.

La dirección prevaleciente del viento de oeste a este favorecía a los pilotos de las *Jastas* ya que, por lo general, empujaba a los aviones aliados hacia territorio controlado por los alemanes y, posteriormente, les estorbaba cuando intentaban regresar. Cuando existían estas condiciones esto le daba a los *Jagdflieger* una clara ventaja y, por supuesto, podían romper el contacto en el combate cuando lo deseaban si la cosa se ponía muy complicada, dando la vuelta alejándose y aterrizando en su propio territorio.

Todas las *Jastas* estaban mandadas por un *Staffelführer* (jefe de escuadrilla) cuando estaban en el aire, el cual, por lo general, asumía el primer choque contra un oponente durante los ataques, siendo cubierto y apoyado por sus pilotos. Fue de esta manera como muchos de los primeros ases alemanes aumentaron de forma constante sus registros, y se puede ver en los registros de algunas *Jastas* que con frecuencia sólo uno o dos pilotos anotaban victorias de forma regular, mientras que los otros presentaban pocas reclamaciones o ninguna. Estos últimos hombres volaban en las mismas misiones, pero eran las *estrellas* las que lograban las anotaciones. Por supuesto, estas *estrellas* eran buenos pilotos, que habían demostrado que eran capaces de sobrevivir en combate. Sin duda, iban espoleados por las condecoraciones y los honores que ofrecían sus superiores por entablar combates victoriosos.



**El gran Oswald Boelcke, padre de las *Jastas* y jefe de la *Jasta* 2, en el otoño de 1916. Murió en un choque el 28 de octubre de 1916.**

La llegada del Albatros favoreció a estos jóvenes y prometedores ases; era un aparato que iba a entrar en combate en todos los frentes, pero especialmente en el frente occidental, durante el resto de la guerra, casi totalmente en 1917 y en cantidades importantes a lo largo de 1918.

## El armamento

Desde el comienzo, la potencia de fuegos de los Albatros Scout la aportaron dos ametralladoras LMG 08/15 Spandau de 7,92 mm, sincronizadas para disparar a través de las palas de madera de la hélice. Les daban a los pilotos alemanes la capacidad para lanzar un golpe considerable de una sola vez cuando los aviones aliados sólo podían llevar una ametralladora sincronizada, que ocasionalmente se complementaba con una ametralladora Lewis montada en las alas.

## Los ases

Las unidades de la aviación alemana estaban dotadas en su mayoría de personal prusiano, pero otras se formaron con alianzas de varios estados. De esta forma, las *Jagdstaffeln* con una "s", "w" o "b" pequeñas se referían a unidades de Sajonia, Wurtemberg o Baviera respectivamente, aunque no estaban compuestas necesariamente por hombres de estos estados, al igual que no se impedía que los pilotos de estos mismos estados prestaran sus servicios en las unidades reales prusianas. Sin embargo, por lo general, los jefes tenían que ser del estado indicado. Las primeras 15 *Jagdstaffeln* fueron todas prusianas.

La *Jasta 1* nunca alcanzó la fama que se podría pensar por su posición y por su número, aunque sí consiguió algunos éxitos notables en su primer periodo. En todos sus días de combates sólo produjo nueve pilotos que lograron más de cinco victorias; cinco se había convertido en la norma para los ases, aunque en la I Guerra Mundial los alemanes aceptaban más el número diez. Algunos otros ases volaron con la *Jasta* 1, aunque lograron la mayor parte de sus derribos en otras *Staffeln* (escuadrillas).

El primer as de la *Jasta* 1 fue Kurt Wintgens, que anteriormente había sido piloto de los Fokker *Eindecker* con mucho éxito. Cuando pasó a formar parte de esta unidad ya llevaba consigo 13 victorias y durante septiembre de 1916 su destreza y su habilidad le valieron seis victorias más antes de que él mismo fuera derribado envuelto en llamas por el as francés Alfred Hertaux, de la *Escadrille* N3, el 25 de septiembre.

El mejor piloto de esta unidad fue el Ltn (teniente) Hans von Keudell, que logró 11 victorias entre agosto de 1916 y enero de 1917. Tras haber pilotado anteriormente los bombarderos y posteriormente los Fokker, también logró el éxito con los Fokker D I, los Halberstadt D III y los Albatros D II durante su estancia con la *Jasta* 1. Von Keudell, ascendido para mandar la *Jasta* 27 el 5 de febrero de 1917, sólo logró una victoria con su nueva unidad antes de ser derribado con el Albatros D III 2017/16, con el que murió, cerca de Vlammertinghe, a manos de la tripulación de un Nieuport 12 británico del Sqn (escuadrón) 46.

El Vfw (sargento) Paul Bona logró sus seis victorias con la *Jasta* 1 entre diciembre de 1916 y mayo de 1917; sus esfuerzos por aumentar su total se vieron interrumpidos después de su primera reclamación debido a una herida de guerra. Y quedaron interrumpidos de forma definitiva el 6 de junio de 1917 cuando el D III de Bona perdió las alas tras chocar



**Hans von Keudell, de la *Jasta* 1, pilotó finalmente los Albatros Scout después de los Fokker D I y de los Halberstadt D III. Consiguió su 12ª victoria como jefe de la *Jasta* 27 el 15 de febrero de 1917, justo antes de caer en combate con el Albatros D III D.2017/16**

con un aparato aliado sobre Allemont. Él murió en el accidente. Desgraciadamente para sus colegas este incidente no quedó reducido al aparato de Bona ya que el sesquiplano D III tenía la desconcertante costumbre de sufrir fallos estructurales en vuelo, lo cual provocó la muerte o heridas graves a varios pilotos alemanes.

Otro piloto de éxito de la *Jasta* 1 fue el Ofz (oficial) Wilhelm Cymera, que tuvo la distinción de ser derribado por el as británico Albert Ball el 22 de agosto de 1916 mientras prestaba sus servicios como piloto de bombarderos. Tras sobrevivir a esto, comenzó a exigir su venganza como piloto de los monoplazas con la *Jasta* 1 antes de que acabara el año. Cymera logró cinco victorias, incluidos el as del Sqn 11 John Quested, al que obligó a descender dentro de las líneas británicas el 27 de diciembre de 1916, y el oficial al mando del Sqn 60, Cte E. P. Graves, que murió al ser derribado por él, el 6 de marzo de 1917; casualmente, el comandante pilotaba uno de los antiguos Nieuport 17 de Albert Ball, el A213. El propio Cymera murió en combate el 9 de mayo de 1917, posiblemente víctima del as francés Adjutant Lucien Jailler, de la N15 (su novena victoria de 12 derribos).

El Oblt (teniente) Hans Kummetz mandó la *Jasta* 1 desde noviembre de 1916 hasta septiembre de 1917, logrando seis victorias durante aquel periodo. Después de un descanso como instructor, regresó al mando, que para noviembre se había trasladado al frente italiano. Consiguió un derribo confirmado más antes de sucumbir en combate con los Camel del Sqn 45 el 11 de enero de 1918.

Otro piloto victorioso de la *Jasta* 1 fue el Ltn Herbert Schröder, que logró cinco victorias entre marzo y octubre de 1917. También había sido piloto de los biplazas antes de pasar a formar parte de esta unidad y en noviembre se trasladó a la *Jasta* 17, pero no logró aumentar su registro antes de resultar herido en mayo de 1918.

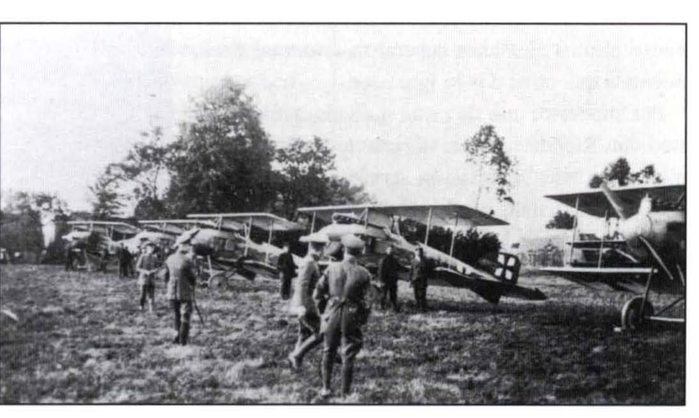
La *Jasta* 1 reclamó más de 138 victorias; 107 fueron confirmadas. El grueso de ellas se logró en el frente occidental; esta unidad reclamó sólo diez derribos en el frente italiano entre noviembre de 1917 y comienzos de febrero de 1918.



**Otto Bernert, que logró 27 victorias con las *Jastas* 4, 2 y 6, antes de que las heridas le alejaran de los vuelos operativos, pero no antes de que lograra la *Blue Max*. Bernert volaba con gafas, una situación habitual para los pilotos alemanes en la I Guerra Mundial**

## *JASTA* 2

Oswald Boelcke asumió el mando de la *Jasta* 2 y también recibió una casi total carta blanca sobre la selección de los pilotos para esta nueva unidad. Entre sus primeras peticiones se encontraban combatientes aéreos en proyecto como Manfred von Richthofen, Erwin Böhme, Max von Möller, Hans Imelmann y Otto Höhne, nada menos. Aunque por entonces la *Jasta* 2 ya disponía de la mayor parte de su dotación, la unidad tenía pocos aviones y empezó con sólo dos Fokker D III y un solitario Albatros D I. De forma poco sorprendente, Boelcke no sólo fue el primero en anotar, sino que logró siete victorias antes de que ningún otro reclamara un solo derribo. Mientras guiaba a sus novatos en el nuevo arte de la guerra aérea, Boelcke elevó su registro a 40 derribos confirmados para el 28 de octubre



**Estos aviones fueron algunos de los Albatros D I entregados a la *Jasta* 2 en septiembre de 1916. Varios de estos cazas ya habían sido marcados con las iniciales de los pilotos para el reconocimiento individual. El segundo avión por la derecha es el D.434/16.**

de 1916, fecha en que encontró la muerte. Por entonces, la *Jasta* 2 había logrado más de 50 victorias, con Von Richthofen, Böhme y Leopold Reimann, ya todos como ases. La unidad ya estaba totalmente equipada con los Albatros D II y con los cielos sobre el frente siempre llenos de aviones británicos, no resultaba difícil conseguir blancos y victorias.

Al leer los informes de Boelcke sobre sus muchos combates parece como si sus derribos y los de su *Staffel* los hubieran conseguido de forma tan fácil como en un puesto de feria. Sin embargo, el 14 de septiembre de 1916 escribió:

"El número 23 fue difícil. Yo le había cortado el paso al escuadrón en el que se encontraba y seleccioné al segundo. Él comenzó a alejarse. El tercero atacó al Ltn Reimann y pronto fueron a por él el Ltn Böhme y el Ltn Reimann, pero no obstante escapó dentro de sus propias líneas. Mi adversario simuló caer después de los primeros disparos. Yo conocía este truco y le seguí de cerca. Intentaba alcanzar sus propias líneas pero no lo consiguió. Las alas se desprendieron y el aparato acabó destrozado. Dado que cayó por detrás de nuestro frente yo no tuve la oportunidad de inspeccionar los restos".

"Después de un breve periodo vi a varios ingleses volar en círculo sobre P __________.

Cuando me acerqué más quisieron atacarme. Como yo estaba más abajo no les presté atención y me alejé. Cuando vieron que no iba a combatir, uno de ellos atacó a otro aparato alemán. Yo no podía permitir que esto ocurriera así que le ataqué y pronto lo pagó. Alcancé los depósitos de combustible y aceite y le herí en el muslo. Se vio obligado a aterrizar y fue capturado. Aquel era el número 24".

Estos derribos tomaron la forma de un Sopwith 1 Ω Strutter biplaza y un DH 2 de los Sqns 70 y 24 respectivamente. Sólo un mes después el registro de Boelcke había llegado a 40.

En el fatídico día en el que el primer gran as alemán encontró la muerte, la *Jasta* 2 se vio envuelta en otro combate con los ágiles DH 2 del Sqn 24. Durante el transcurso de aquella revuelta acción, Böhme (que reclamó 22 de sus 24 victorias con esta *Jasta*) y Boelcke chocaron y el maestro murió al caer. Su registro de 40 victorias unas semanas antes del final de 1916 (21 de ellas al mando de la *Jasta* 2) le otorgan un gran mérito a este hombre. Aunque la guerra continuó durante dos años más, sólo otros nueve pilotos alemanes superaron este total final, mientras que otros dos lo igualaron.

Por supuesto, uno de estos individuos fue Manfred von Richthofen, que durante todo 1917 fue el piloto con más victorias en servicio, y aunque reclamó unas cuantas con los Halberstadt, la mayoría las consiguió con los Albatros. Llegó a ser conocido como el *Barón Rojo* o el *Diablo Rojo,* porque hizo pintar sus cazas de rojo.

Von Richthofen, una vez al mando de la *Jasta* 11, a la que llegó después de un periodo en la *Jasta* 2 (con la que reclamó 16 victorias), hizo que la ma-

**Se puede ver a Boelcke a punto de pilotar su Albatros D II D.386/16. No llevaba distintivos especiales, pero sí llevaba el saliente de las banderitas del jefe en las alas. Boelcke murió con este avión.**





**Cuatro de los pilotos de la *Jasta* 2. Son, de izquierda a derecha, Stephan Kirmaier, que asumió el mando de Boelcke tras la muerte de éste; Hans Imelmann (seis victorias; murió en combate el 3 de enero de 1917); Manfred von Richthofen y Hans Wortmann (dos victorias; murió en combate el 2 de abril de 1917). Detrás de ellos se encuentra un Albatros D II con la banda del morro blanca, que aparentemente era el de Von Richthofen (posiblemente el D.481/16). Destacan los protectores en las palas de las hélices. Parece que Wortamnn es otro piloto que llevaba gafas. Los gemelos de campaña que cuelgan del cuello del Barón los utilizó este gran as para mantener la vigilancia sobre los aviones enemigos en el frente antes de despegar.**

yor parte de los aparatos de su *Staffel* se pintaran de rojo mientras que él mismo pilotó un aparato parcial o totalmente rojo durante las importantes batallas terrestres. Eligió este color para que sus hombres pudieran reconocer rápidamente su avión si tenían que localizarle una vez que estuvieran en el aire y para facilitar que los observadores terrestres colaboraran en la confirmación de sus derribos.

La *Jasta* 2 produjo 20 ases y varios más prestaron sus servicios con esta unidad durante periodos en los cuales aumentaron su registro general. Esta unidad también "alimentó" a otras *Jastas* con jefes veteranos y experimentados que se llevaron las doctrinas de Oswald Boelcke con ellos.

Después de la muerte de Boelcke, el Oblt Stefan Kirmaier asumió el mando. Este último ya tenía tres victorias del periodo en el que pilotó los *Eindecker* y su registro había subido hasta 11 en el momento en que murió combatiendo contra los DH 2 del Sqn 24 el 22 de noviembre. Otro temprano as de la *Jasta* 2 de aquel periodo fue Hans Imelmann, que también había entrado en combate con los Fokker, pero que consiguió sus seis derribos pilotando los Albatros con la primera de estas unidades. Murió en combate contra el Sqn 4 el 23 de enero de 1917.

Max Müller (el *von* llegó más tarde, tras su muerte) también se convirtió en as con la *Jasta* 2 antes de llevarse sus cinco victorias consigo a la *Jasta* 28, donde elevó su registro hasta 29. Regresó a la *Jasta* 2 en noviembre de 1917 y allí asumió el mando provisionalmente el 6 de enero de 1918. Añadió siete derribos más a su total para luego caer ante el fuego del observador de un RE 8 de la Royal Aircraft Factory tres días después.

Otto Walter Höhne consiguió sus seis victorias con la *Jasta* 2 en 1916 tras un periodo de servicio como piloto de los Fokker y después de unos cuantos días con la *Jasta* 1. En enero de 1917 resultó gravemente herido en un combate contra los Soptwith 1 Ω Strutter, lo cual le mantuvo posteriormente alejado del frente durante la mayor parte del año. Finalmente, Höhne regresó al mando de la *Jasta* 59 en diciembre e incluso pasó unas cuantas semanas a cargo de la *Jasta* 2 en enero de 1918, pero no fue considerado lo suficientemente apto físicamente como para regresar a los vuelos en el frente de nuevo. Sin embargo, sí entró en combate en la II Guerra Mundial, obteniendo la Cruz de Caballero en el proceso, pero resultó otra vez gravemente herido en agosto de 1941 en un accidente que puso fin a sus vuelos. Finalmente, Höhne murió en 1969 a la edad de 74 años.



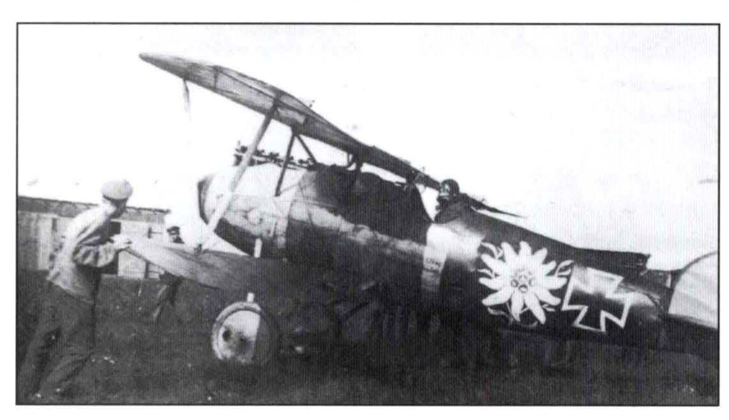
**Paul Bäumer voló con la *Jasta* 5 entre junio y agosto de 1917, luego con la *Jasta* 2 hasta el final de la guerra. Consiguió 43 victorias y recibió la *Pour le Mérite*.**

Fritz Otto Bernert mandó la *Jasta* 2 entre junio y agosto de 1917 tras un periodo de servicio con la *Jasta* 4. Pasó a formar parte de la primera de estas unidades tras haber logrado una victoria como piloto de un *Eindecker* y seis más con la *Jasta* 4; estas victorias las logró a pesar del hecho de que sólo podía utilizar un brazo. Su anterior periodo de servicio en las trincheras con el Ejército de Tierra le había dejado el brazo izquierdo inutilizado por culpa de una herida de bayoneta; con todo, llegó a ser piloto y prestó sus servicios pilotando los biplazas antes de llegar a las *Jastas* en última instancia. Y es más, ¡llevaba gafas!

Durante el mes de abril de 1917 (apodado como el "abril sangriento" por el RFC), Bernert derribó 15 aeroplanos británicos, incluido un récord de cinco en un día el 24. Tras asumir el mando de la *Jasta* 6 en mayo, aumentó su registro a 27 y luego regresó para mandar la *Jasta* 2, pero resultó herido en combate el 18 de agosto sin haber aumentado su total. Bernert, superviviente de muchas salidas en el frente, estaba destinado a morir en la gran epidemia de gripe de 1918 y pasó a mejor vida el 18 de octubre.

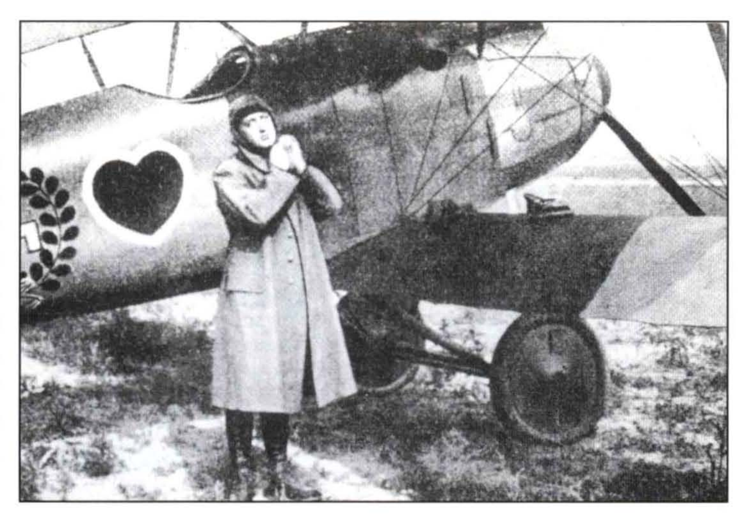
Paul Bäumer disfrutó de sus primeras victorias con la *Jasta* 5 (tres victorias) en julio de 1917, antes de trasladarse a la *Jasta* 2. Permaneció con esta unidad hasta el final de la guerra, momento en el cual había logrado la impresionante cifra de 43 victorias. Bäumer pilotó al menos tres Albatros Scout (4409/17, 4430/17 y 5410/17) durante el verano y el otoño de 1917, utilizándolos para aumentar su registro hasta 18. Bäumer, uno de los últimos merecedores de la *Pour le Mérite* (conocida también como la *Blue Max),* fue conocido como el *Águila de Hierro*. Tras convertirse en uno de los primeros pilotos alemanes en haber salvado la vida gracias al empleo del paracaídas (en septiembre de 1918), finalmente murió probando un aeroplano durante una demostración aérea en julio de 1927.

El otro gran as del Albatros dentro de la *Jasta* 2 fue Werner Voss. Al igual que Von Richthofen, él también fue más conocido por el periodo (comparativamente breve) en el que pilotó los triplanos, aunque el grueso de sus derribos llegó mientras prestó sus servicios con la *Jasta* 2, equipada con los Albatros Scout, y después con la *Jasta* 5. Este antiguo húsar prestó por vez primera sus servicios en el frente oriental cuando todavía era un adolescente. Se trasladó a la aviación en 1916 y pilotó los biplazas hasta llegar a la *Jasta* 2 en noviembre de 1917. Para comienzos de abril de 1917 Voss ya había logrado un total de 22 victorias por las que recibió la *Pour le Mérite*. Era costumbre que los ganadores de la *Blue Max* disfrutaran de un permiso en casa y Voss comenzó el suyo el 7 de abril,



**Paul Bäumer pilotó este Albatros D V, marcado con una edelweiss, en la *Jasta* 5 a mediados de 1917. Le apodaron *Blumen-Heinrich* por este emblema. El fuselaje era rojo desde la cabina hasta la cola y tenía el morro rojo. El distintivo de la unidad era el plano de cola en verde, con bordes rojos y en las partes inferiores de las alas de abajo había pintada una gran "B" dentro de las cruces.**

justo cuando comenzó la Ofensiva de Arras. No regresó a los combates hasta el 5 de mayo y, con todo, durante el resto de aquel mes añadió cuatro derribos más a su registro antes de asumir el mando de la *Jasta* 5. Esta unidad fue otra de las grandes *Jastas* combatientes alemanas de la I Guerra Mundial, y Voss logró seis victorias más mientras prestó sus servicios como *Staffelführer* hasta que Von Richthofen se lo llevó para mandar la *Jasta* 10, que formaba parte de la JG I (*Jagdgeschwader*/Ala de Caza), con las *Jastas* 4, 6, 10 y 11.



**Werner Voss utilizó este Albatros D III, peculiarmente marcado, mientras estuvo con la *Jasta* 2 en 1917. Para conocer en detalle los colores de este avión, véase el avión de página 26 inferior. El avión de Voss también aparece en la portada de este volumen.**

## *JASTA* 3

La *Jasta* 3 sólo produjo seis ases propios, el primero de los cuales fue el Ltn Alfred Mohr. Desgraciadamente, no se sabe nada de sus antecedentes, pero debía de tener experiencia ya que recibió el mando de la recién creada *Jasta* poco después de que su primer oficial al mando muriera, aunque en aquel momento Mohr todavía no había logrado sus primeras victorias. Finalmente, murió el 1 de abril de 1917 durante un combate con un BE 2 de la Royal Aircraft Factory del Sqn 12; su Albatros D III (2012/16) cayó por detrás de las líneas británicas. Morh había logrado seis derribos antes del momento de su muerte.

Otro de los primeros ases fue el Ltn Georg Schlenker, que prestaba sus servicios en el Ejército de Tierra cuando estalló la guerra. Tras presentarse voluntario para la aviación, inicialmente pasó un periodo con los biplazas, antes de pasar a formar parte de la *Jasta* 3 a comienzos de septiembre de 1916. No logró su primera victoria hasta el siguiente mes de enero, pero para abril ya había anotado siete victorias. Schlenker se trasladó a la *Jasta* 41 como su jefe a finales de 1917 y logró 14 victorias antes de que una herida grave le dejara fuera de la guerra al año siguiente.

El Ltn Julius Schmidt tuvo la poco frecuente distinción de reclamar su primera victoria volando con la KG 4 (*Kampfgeschwader*/Ala de Combate), antes de llegar a la *Jasta* 3 a comienzos de abril de 1917. Para el 14 de septiembre había logrado 15 derribos confirmados, y aunque reclamó su 16º aquel día, éste sigue sin confirmar debido a que el piloto británico llevó a cabo un aterrizaje forzoso con éxito en territorio controlado por los aliados. El adversario de Schmidt aquel día fue casi con seguridad el Tte A. P. F. Rhys Davids (DSO –Orden de Servicios Distinguidos–, MC –Cruz Militar–) del Sqn 56, que iba a derribar a Werner Voss sólo nueve días después. Veinticuatro horas después de la muerte de Voss, el propio Schmidt resultó tan gravemente herido en un enfrentamiento con los Camel del Sqn 70 que no volvió a entrar en combate.

El as compañero de Schmidt en los Albatros, Carl Menckhoff, también participó en el combate con Rhys Davids, aunque él sí hizo valer su reclamación de un SE 5 en aquella acción. Al contrario que muchos de sus contemporáneos, este hombre procedente de Westfalia no era ningún jovencito ya que había pasado de los 34 años en el momento en que



derribó su primer avión (británico). Menckhoff había prestado sus servicios brevemente como soldado ya en 1903 y había vuelto a alistarse tras el estallido de la guerra en 1914. Pronto resultó herido en combate y tras recuperarse fue trasladado al servicio aéreo, donde se convirtió en piloto en el frente ruso. Después de un periodo como instructor y a pesar de su edad, fue destinado a los cazas y llegó a la *Jasta* 3 a comienzos de 1917. A final de año el registro de Menckhoff había ascendido hasta 18 victorias y añadió dos más en 1918 pilotando los Albatros, momento en el cual fue destinado a la *Jasta* 72 como su jefe. Para el final de la guerra había logrado 39 derribos, muchos de los últimos a los mandos de un Fokker D VII.

**Carl Menckhoff con su Albatros D V de la *Jasta* 3. Está camuflado con manchas en forma de nubes probablemente de color marrón, verde aceituna y malva. Una "M" negra o posiblemente roja servía como su distintivo personal. Hasta donde se sabe, esta *Jasta* no tuvo distintivo de unidad durante este periodo. Para finales de 1917 Menckhoff había logrado 18 victorias. Tras concedérsele la *Pour le Mérite*, mandó la *Jasta* 72 y aumentó su total hasta 39 antes de ser derribado y hecho prisionero el 25 de julio de 1918.**

La ascensión a la fama del Ltn Kurt Wissemann llegó unos pocos días después de reclamar un SPAD el 11 de septiembre de 1917, que le supuso su quinta victoria. Su adversario aquel día fue el gran as francés Georges Guynemer, que no logró regresar a la base. Wissemann, antiguo soldado y observador aéreo, había resultado herido en los biplazas, pero, no obstante, llegó a convertirse en piloto, siendo asignado a la *Jasta* 3 a finales de mayo de 1917. Sin embargo, no disfrutó por mucho tiempo de su éxito ya que él mismo murió cuando su Scout fue derribado por el Sqn 56 el 28 de septiembre.

## JASTA 4

Como parte de la JG I de Richthofen desde junio de 1917, la *Jasta* 4 fue una unidad repleta de victorias que llegó casi a los 200 derribos. Aparte de Otto Bernert, que ya hemos tratado, otro de los primeros ases de esta *Jasta* fue el Ltn Wilhelm Frankl. Procedente de Hamburgo, donde había aprendido a volar antes de la guerra, aun así comenzó el conflicto como observador en una unidad tipo *Abteilung*, donde logró una victoria con el fuego de una carabina en mayo de 1915. Durante los primeros meses del año siguiente Frankl comenzó a pilotar los *Eindecker* y logró otros ocho derribos más antes de llegar a la *Jasta* 4. El 7 de abril de 1917 derribó a su 20º adversario; este total incluía una singular reclamación de un derribo nocturno de un FE 2b de la Royal Aircraft Factory del Sqn 100 el 6 de abril. Dos días después murió en un combate contra los cazas Bristol cuando su Albatros D III (2158/16) quedó destrozado en el aire.

Otro as de la *Jasta* 4 fue Hansk Klein. Este antiguo soldado también había sido piloto de los *Eindecker*, aunque no logró registrar ninguna victoria confirmada hasta que pasó a formar parte de la *Jasta* 4 en abril de 1917. Su tercer derribo, el 8 de abril, fue (como el de Frankl del día 6) una victoria nocturna, otro FE 2 del Sqn 100. Herido el 13 de julio de 1917 (probablemente por un piloto del Sqn 29 que pilotaba un Nieuport), tras su recuperación Klein asumió el mando de otra unidad de la JG I, la *Jasta* 10, tras la desaparición de Werner Voss. Para noviembre había aumentado su registro hasta 22, pero perdió el pulgar derecho en combate el 19 de febrero de 1918 y no volvió a realizar más vuelos operativos.

El Rittmeister (antigua graduación equivalente a jefe de escuadrón de caballería) Kurt von Döring fue dragón antes de la guerra, pero también había aprendido a volar antes del estallido de las hostilidades. Tras pilotar los biplazas durante los primeros años de la guerra, finalmente acabó en la *Jasta* 4 en abril de 1917 como su *Staffelführer*. Von Döring mantuvo este puesto hasta enero de 1918 y durante aquel periodo también relevó ocasionalmente a Von Richthofen al mando de la JG I mientras este último estaba de permiso lejos del frente. Consiguió al menos cinco victorias pilotando los Albatros Scout, pero a finales de 1918 su unidad se actualizó con los Fokker triplanos. Con un registro de nueve, Von Döring asumió el mando del *Jagdgruppe* Nº 4 (Grupo de Caza) y más tarde, en 1918, mandó la *Jasta* 66 y luego la *Jasta* 1. Finalizó la guerra con 11 victorias.

El Ltn Kurt Wüsthoff, de Aquisgrán, obtuvo su certificado de piloto cuando sólo tenía 16 años, y al ser demasiado joven para el servicio en el frente, en su lugar se convirtió en instructor. Una vez que fue lo suficientemente mayor pilotó los biplazas en Bulgaria, Rumanía, Macedonia y Grecia, antes de regresar a Francia en 1917 y pasar a formar parte de la *Jasta* 4. Logró varias de sus 27 victorias finales con los Albatros Scout en aquel periodo y, durante un tiempo, mandó la *Jasta* antes de ser destinado a la plana mayor de la JG I en marzo de 1918. Wüsthoff no volvió a entrar en combate excepto para ser derribado en el Fokker D VII de otro y ser hecho prisionero el 17 de junio, el día después de asumir el mando de la *Jasta* 15.

Oskar Freiherr von Boenigk, de Silesia, llegó a ser cadete del Ejército de Tierra y ascendió posteriormente a oficial en 1912 cuando cumplió los 18 años. Herido dos veces en las trincheras, se trasladó a la aviación y voló como observador antes de convertirse en piloto. A comienzos del verano de 1917 Von Boenigk formaba parte de la *Jasta* 4, con la que obtuvo al menos cinco victorias con los Albatros Scout. A continuación, pasó a la *Jasta* 21 como *Staffelführer*, antes de mandar posteriormente la JG II. De las 26 victorias de Von Boenigk la mayoría las reclamó con los Fokker D VII, pero al menos cinco las consiguió pilotando los Albatros Scout.

## *Jasta* 5

La *Jasta* 5, otra unidad muy anotadora, reclamó más de 250 victorias. Dentro de su fuerza tuvo a algunos pilotos excepcionales, pero ninguno por encima de su primer jefe, Hans Berr. Después de ser soldado antes de la



**Kurt Wüsthoff pilotó este Albatros D III (OAW), marcado con una espiral negra, con la *Jasta* 4 en 1917. Muestra unos cubrerruedas en gris oscuro o incluso en negro y, por lo demás, el camuflaje es el habitual. La banda negra en espiral alrededor del fuselaje era el distintivo de unidad de la *Jasta* 4.**

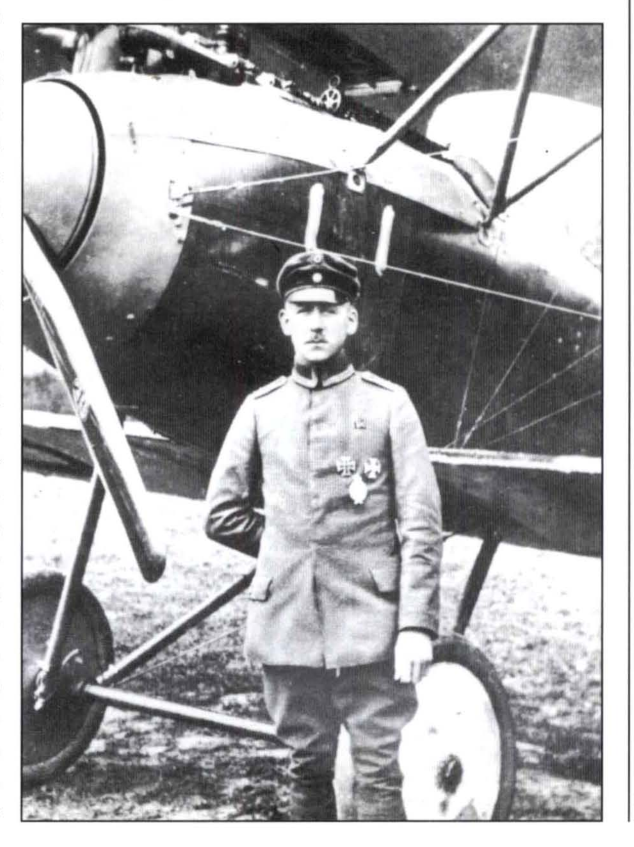
guerra que, como muchos otros, se pasó a la aviación después de resultar herido en las trincheras, Berr entró por vez primera en acción como observador. Posteriormente, se preparó para pilotar un *Eindecker* y logró dos victorias con la *Staffel* de Avillers con los Fokker. Cuando esta unidad se convirtió en el núcleo de la *Jasta* 5 él pasó a ser su primer jefe y, para comienzos de noviembre, había elevado su registro a diez y obtenido la *Pour le Mérite*. La prometedora carrera de Berr se interrumpió el 6 de abril de 1917 (Viernes Santo) cuando su Albatros chocó contra un segundo aparato de la *Jasta* 5 durante un ataque contra un FE 2b. Los dos hombres encontraron la muerte. Como ya se ha mencionado, Werner Voss asumió entonces el mando de esta unidad.

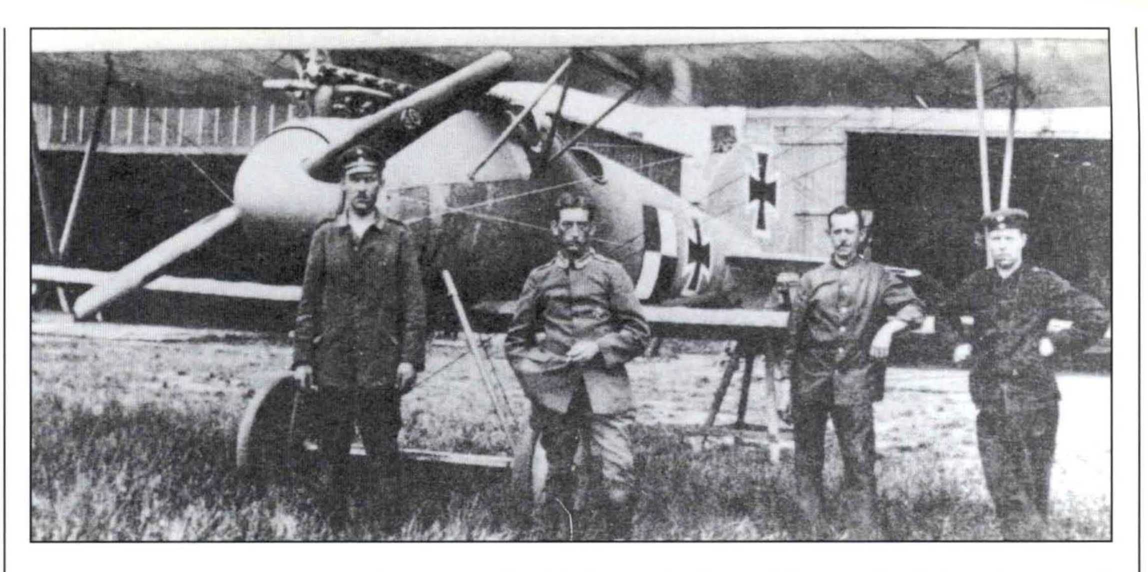
El Ltn Hans Karl Müller fue otro de los primeros ases de la *Jasta* 5. Un sajón que ya había logrado victorias aisladas con una unidad biplaza y con una *Staffel* de Fokker, y que para las Navidades de 1916 había elevado ya su registro a nueve con la *Jasta* 5. Sin embargo, resultó gravemente herido el 26 de diciembre y no regresó al servicio en el frente. Müller sobrevivió a la guerra como piloto de pruebas y posteriormente emigró a Méjico, donde dirigió una academia de vuelo.

El Ltn Renatus Theiller fue otro piloto de antes de la guerra que posteriormente prestó sus servicios en las unidades biplaza antes de pasar a formar parte de la *Jasta* 5. Sus dos primeras victorias las reclamó mientras volaba con las unidades *Abteilung* y rápidamente aumentó su total una vez que su nueva *Jasta* le entregó un Albatros Scout para volar. Theiller, que había elevado su total a 12, murió el 24 de marzo de 1917; su Albatros D III fue derribado en combate por los Sopwith 1 Ω Strutter del Sqn 70.

Heinrich Gontermann, que se convertiría en uno de los mejores pilotos alemanes de exploración, comenzó su carrera con la *Jasta* 5. Este antiguo miembro de la caballería, procedente de Uhl, resultó herido al comienzo de la guerra y se trasladó a la aviación. Después de un periodo como piloto y como observador de los biplazas, pasó a los cazas en noviembre de 1916. Llegó a la *Jasta* 5 y a los pocos días Gontermann reclamó su primer derribo; siguió aumentando su registro de forma constante durante la primavera de 1917. A finales del "abril sangriento" su total había llegado a 17. Gontermann, ascendido para mandar la *Jasta* 15, elevó su total a 39 victorias a comienzos de octubre, aunque por aquel periodo pilotaba los nuevos Fokker triplanos. Sin embargo, la mayor parte de sus reclamaciones las logró a los mandos de un Albatros Scout, y entre ellas se incluye el derribo de 17 globos cometa. El 19 de agosto de 1917 Gontermann derribó un SPAD por la mañana y luego cuatro globos en cuatro minutos por la tarde, con los que superó su anterior récord de dos globos en tres o cuatro ocasiones anteriores. Tras haber abandonado su Albatros por un triplano, Gontermann entró pocas veces en acción con el caza de Fokker. Murió el 30 de octubre en un accidente provocado por

**Edmund Nathanael, de la *Jasta* 5, logró 15 victorias en 1917 antes de su muerte en combate el 11 de mayo. Fue derribado por el Cap C. K. Cochrane-Patrick (Cruz Militar), del Sqn 23, que pilotaba un SPAD.**





**Otto Könnecke de la *Jasta* 5 (segundo por la izquierda) posa con su personal de tierra delante del Albatros D V en el aeródromo de Boistrancourt en el verano de 1917. En aquel periodo, se pintó un tablero de damas personal blanco y negro sobre el fuselaje en gran parte verde, pero el cono de la hélice todavía no se había pintado de rojo, ni se había aplicado el borde rojo en la cola verde. La parte inferior del fuselaje seguía sin pintar, barnizada en madera contrachapada.**

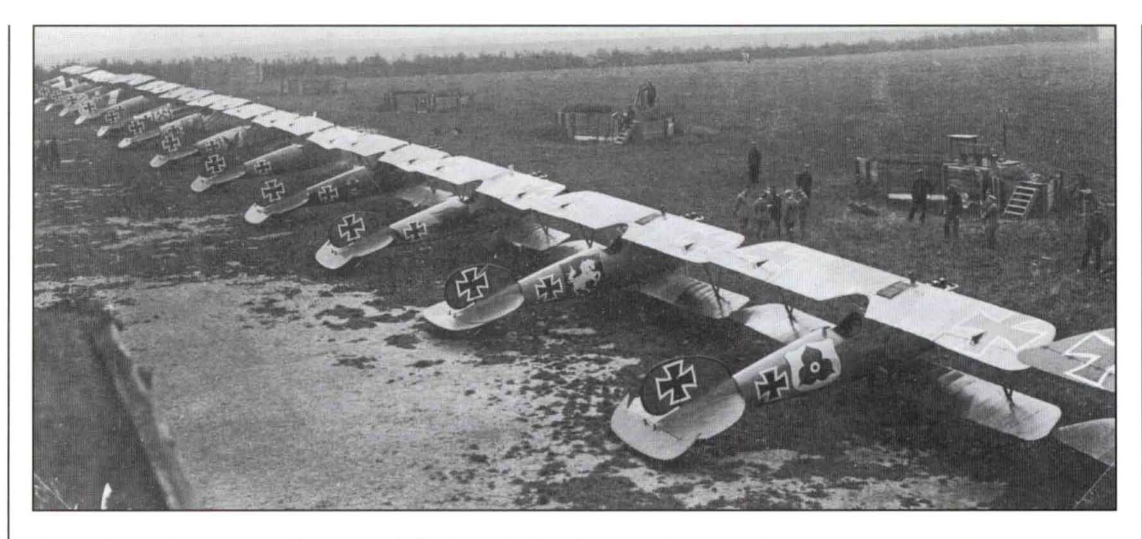
la separación del ala superior de su triplano; varios de los primeros Dr I desaparecieron en circunstancias similares.

Edmund Nathanael había recibido varias condecoraciones al valor antes de convertirse en piloto de caza; recibió la Condecoración General al Honor en Oro con Espadas y la poco frecuente Cruz de Guerra de Wilhelm Ernst de manos del Ducado de Saxe-Weimer mientras pilotaba los biplazas. Ya en la *Jasta* 5 reclamó 15 victorias justamente en dos meses (de marzo a mayo de 1917), incluido el primer SE 5 que perdió el RFC el 30 de abril. A su vez, Nathanael murió al ser derribado 11 días después por el as de los SPAD del RFC, Cap C. K. Cochrane-Patrick del Sqn 23.

Kurt Schneider casi duplicó la carrera de combate de Nathanael y consiguió la Cruz de Hierro 2ª Clase con el Ejército antes de convertirse en piloto de la *Jasta* 5 en agosto de 1916. Sin embargo, no logró su primer derribo hasta marzo de 1917, pero para el 28 de mayo había elevado su total a 15. Schneider, herido en combate con los FE 2 del Sqn 22 el 5 de junio, regresó en julio pero fue derribado nuevamente con el Albatros D V 1066/17, aunque esta vez sucumbió a sus heridas.

Aunque el legendario as Werner Voss llegó a la *Jasta* 5 a comienzos del verano de 1917, fueron tres suboficiales los que consiguieron renombre durante aquel periodo: Otto Könnecke, Fritz Rumey y Josef Mai. Könnecke, un antiguo soldado, aprendió a volar en 1913 e inicialmente prestó sus servicios como instructor, antes de partir hacia Macedonia para volar con la *Jasta* 25. Tras haber logrado tres victorias a comienzos de 1917, fue enviado de regreso a Francia para pasar a formar parte de la *Jasta* 5, y a finales de año su registro había subido a 11. Könnecke sobrevivió a la guerra con un total de 35 derribos.

Fritz Rumey fue otro antiguo soldado antes de la guerra y entró por vez primera en combate en el frente ruso. Después de un periodo como observador de los biplazas se convirtió en piloto y fue destinado a Francia. Tras una breve estancia con la *Jasta* 2, Rumey llegó a la *Jasta* 5, con la que logró su primer derribo el 6 de julio de 1917. En última instancia, se le reconocieron 45 victorias, las primeras de las cuales las reclamó pilotando los Albatros Scout antes de actualizarse con los triplanos y, finalmente, con los Fokker D VII en 1918. Rumey murió el 27 de septiembre

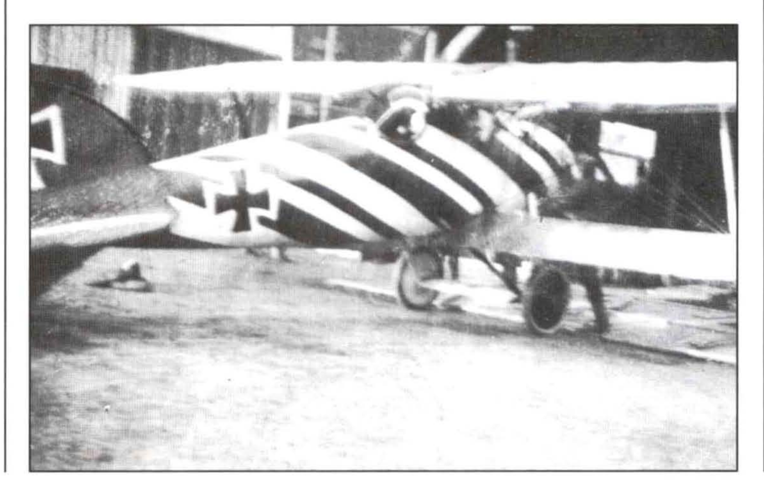


El alineamiento de los Albatros D V, llamativamente decorados, y unos cuantos D III de la *Jasta* 5 en el aeródromo de Boistrancourt en el verano de 1917. El tercero por la derecha es el aparato del dragón rojo, pilotado por primera vez por el Oblt Richard Flasher (oficial al mando) y posteriormente por Hans von Hippel, que sobrevivió a la pérdida de un ala inferior de este avión el 18 de febrero de 1918. El cuarto por la derecha es la *cabeza del demonio* de Rumey, mientras que el cuarto por el final es el D V de Könnecke.

de 1918 cuando su paracaídas no se abrió después de haber saltado de su caza Fokker tras un choque con un avión británico.

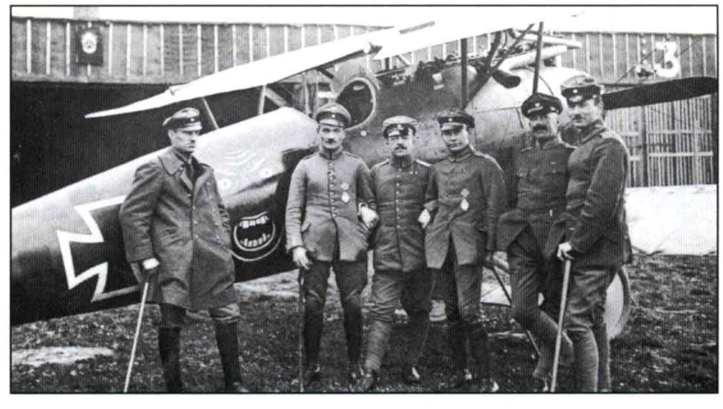
El último de este trío, Josef Mai, se convirtió en piloto en 1916 y tras prestar sus servicios en la *Kasta* 29 (Escuadrilla de Ataque), se trasladó a la *Jasta* 5 como piloto de caza en marzo de 1917. Al igual que Könnecke, también consiguió 11 victorias con los Albatros Scout (cuatro con el D V 2082/17 y siete con el D Va 5284/17) antes de que esta unidad se reequipara con los triplanos y, finalmente, con los D VII. Mai permaneció en esta *Jasta* hasta el final de la guerra, momento en el cual su total había alcanzado las 30 victorias. Finalmente, murió en 1982 a la edad de 94 años.

El Ltn Rudolf Matthaei, un antiguo oficial de la artillería de campaña que entró en combate en Francia y Rusia, se trasladó posteriormente a la infantería en el frente occidental antes de pasar a formar parte de la aviación en 1916. Después del habitual periodo en los biplazas, llegó a la *Jasta* 21 en febrero de 1917 con la que consiguió tres victorias confirmadas. Tras trasladarse a la *Jasta* 5 en la primavera, se convirtió en as el 20 de agosto. Para finales de año a Matthaei se le habían reconocido nueve derribos y añadió uno más mientras prestó sus servicios como jefe de la *Jasta* 46 en febrero de 1918. Sin embargo, aquel iba a ser su último éxito ya que murió en un accidente de vuelo en abril.



Fritz Rumey pilotó este Albatros D V en la *Jasta* 5. Aunque no es una fotografía excelente, sí que muestra claramente las franjas blancas y negras tipo caramelo. También destaca que incluso los montantes y los cubrerruedas se pintaron alternativamente en blanco y negro, todo ello diseñado para confundir la puntería de cualquier piloto perseguidor mediante una ilusión óptica. Las dos franjas blancas sobre el plano de cola verde fueron únicas del aparato de Rumey.

Este Albatros D V está marcado con una feroz *cabeza de demonio* y probablemente lo pilotó Fritz Rumey en una ocasión. Un análisis más detallado muestra que el fuselaje está pintado con un suave diseño bicolor de tablero de damas, aunque se desconocen los colores. Rumey es el segundo por la izquierda, mientras que Josef Mai se encuentra en el extremo derecho.



## *JASTA* 6

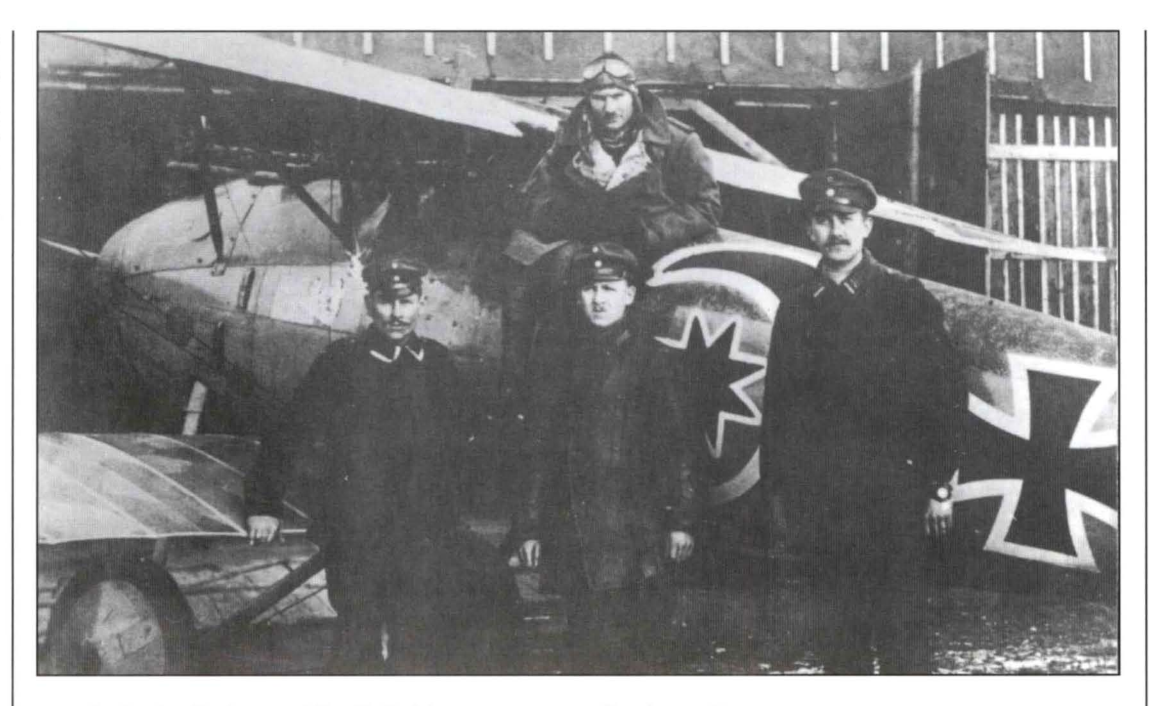
La *Jasta* 6 produjo una docena de ases; el primero de ellos fue el Vfw Fritz Krebs, que llegó a esta unidad en mayo de 1917. En su breve carrera derribó ocho aeroplanos británicos antes de caer ante las ametralladoras del Cap G. H. Bowman del Sqn 56.

Por aquella fecha Otto Bernert se había ido y había vuelto, y el nuevo oficial al mando, Eduard von Dostler, llegó de la *Jasta* 34 con la que había logrado ocho derribos. Este bávaro, con el servicio como soldado antes de la guerra tras él, se animó a dejar las trincheras y comenzar a volar cuando su hermano piloto murió en combate. Von Dostler logró su primera victoria como piloto de los biplazas a finales de 1916, antes de pasarse a los cazas, primeramente con la *Jasta* 13 y luego con la 34b. Asumió el mando de la *Jasta* 6 el 10 de junio de 1917 y llevó su total hasta 26 para el 18 de agosto. Tres días después, Von Dostler interceptó un RE 8 sobre el frente, pero fue derribado y murió por culpa del fuego defensivo.

La por entonces posición vacante de la *Jasta* 6 fue consiguientemente ocupada por otro piloto de los Albatros ya afamado, Hans Adam, que también había prestado sus servicios en la *Jasta* 34b (con la que consiguió tres victorias pilotando el Albatros D III 2102/16) y que había volado bajo el mando de Dostler desde mediados de julio de 1917. Cuando este último cayó el 21 de agosto de 1917, Adam ya tenía 12 victorias, y a comienzos de noviembre su total había subido a 21. También bávaro, tenía 30 años, estaba casado y con dos hijos. Adam siguió el habitual proceso de la carrera de los pilotos de caza alemanes; había resultado herido en la infantería en 1914 y luego se convirtió en observador y, finalmente, en piloto. Murió en combate el 15 de noviembre de 1917



Dos *veteranos* (dos *expertos)* de la *Jasta* 5, Rumey y Mai, recibieron estos dos D V, en los que se habían instalado experimentalmente las ametralladoras "a motor" Siemens, con capacidad para una cadencia de tiro cíclica de 1.400 proyectiles por minuto. No se les permitió volar sobre las líneas con ellos, pero se sabe que algunos pilotos alemanes lograron victorias con estas armas. El aparato de Mai está a la izquierda y el de Rumey a la derecha. El civil es Herr Kaendler, un ingeniero de la factoría Siemens.



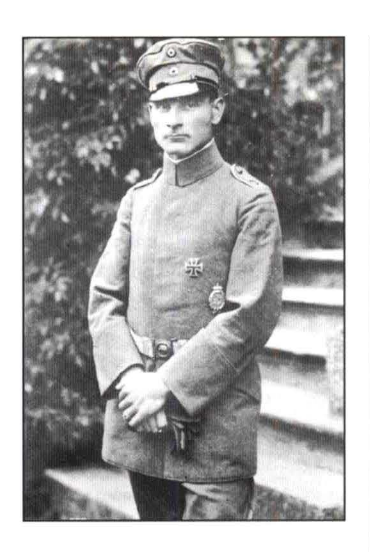
Josef Mai con su Albatros D V de la *Jasta* 5, marcado con la estrella y la media luna. Muestra el cono de la hélice y la banda del morro en rojo y algunas manchas poco habituales en el revestimiento superior del fuselaje, probablemente en marrón claro y verde oscuro. Las alas están cubiertas con tela de rombos, con delgadas cintas en las costillas bien azules o rosa salmón. Los tres mecánicos de Mai son Klöckner, Zahn y Schumacher.

cuando fue derribado por el Tte K. B. Montgomery, que pilotaba un Camel del Sqn 45.

El siguiente *Staffelführer* de la *Jasta* 6 fue Wilhelm Reinhard, procedente de la *Jasta* 11; por supuesto, en aquel periodo la primera de estas unidades formaba parte de la JG I. Willi Reinhard, de Düsseldorf, había sido soldado antes de la guerra e igualmente resultó herido durante los primeros meses del conflicto. Tras llegar a la aviación, pasó un periodo en los biplazas antes de emprender la instrucción de vuelo y llegar a la *Jasta* 11 en junio de 1917. En el momento en que se trasladó para mandar la *Jasta* 6 Reinhard ya había reclamado seis victorias, aunque no es posible asegurar cuántas victorias más logró con los Albatros Scout ya que muchos de sus posteriores derribos los logró pilotando los triplanos. En abril de 1918 fue nombrado jefe de la JG I tras la muerte de Von Richthofen, y a mediados de junio su registro llegó a 20. Reinhard murió probando un caza nuevo en Aldershof el 18 de junio sin que le hubiera ganado nadie en combate.

## *Jasta* 7

La *Jasta* 7 sólo produjo tres ases de los Albatros y el que tuvo más éxito de entre ellos fue Josef Jacobs, que finalizó la guerra con la impresionante cifra de 48 victorias. Antes de llegar a esta unidad había pilotado los *Eindecker* y consiguió su primera victoria con el caza de Fokker en 1916. Con la llegada de las *Jastas* fue destinado a la *Jasta* 22, con la que reclamó otros cuatro derribos confirmados, así como varios sin confirmar, antes de trasladarse a la *Jasta* 7 como su jefe en agosto de 1917. Jacobs siguió anotando de forma constante durante las restantes semanas del verano y posteriormente a comienzos del otoño, y elevó su total a una docena para finales de año. La llegada de los Fokker triplanos al frente en octubre provocó que Jacobs abandonara su Albatros Scout por el Dr I y siguió pilotando este último caza mucho tiempo después de que hubiera sido retirado de la mayor parte de las unidades del frente.



Hans Adam, jefe de la *Jasta* 6, consiguió 21 victorias antes de caer en combate el 15 de noviembre de 1917 con el Albatros D V D.5222/17. Fue derribado en un combate contra los Sqns 29 y 45; el derribo de su avión se le reconoció al Tte K. B. Montgomery, de esta última unidad.

El otro único gran anotador de la *Jasta* 7 fue el Vfw Friedrich Manschott, que consiguió su primera victoria con los biplazas en 1916. Llegó a esta *Jasta* en enero de 1917, y en menos de tres meses logró un total de 12 victorias, incluidos tres globos. Manschott murió en combate el 16 de marzo durante un enfrentamiento con cuatro aparatos franceses.

También se cree que el piloto naval Obfg Kurt Schönfelder se convirtió en as pilotando los Albatros Scout con la *Jasta* 7. Tras haber aprendido a volar en 1913 llegó a esta unidad a comienzos de 1917 y se le reconoció su primer derribo confirmado el 20 de julio de 1917; sus tres reclamaciones anteriores habían quedado todas sin confirmar. En 1918 Schönfelder se actualizó con los Fokker D VII (momento en el cual se había convertido en as sin duda alguna con los Albatros) y finalmente fue derribado por el Tte Ken Unger y por otros pilotos del Sqn 210 el 26 de junio, falleciendo en este combate.

## *JASTA* 8

El Oblt zur See (Tte de marina) Konrad Mettlich mandó la *Jasta* 8 desde el 29 de julio de 1917 hasta su muerte en combate contra los SE 5a del Sqn 84 el 13 de marzo de 1918; durante este periodo logró seis victorias. Como se puede apreciar por su graduación, él también era oficial naval y había sido piloto de los *Eindecker* en 1916. A continuación, se trasladó a la *Marine Jagdstaffel Nr. 1* en 1917 (Escuadrilla de Caza de la Marina nº 1), antes de ser destinado a la *Jasta* 8 en junio y asumir el mando.

El primer as de la *Jasta* 8 fue Walter Göttsch. Procedente de Hamburgo, él también había pilotado los biplazas antes de convertirse en piloto de caza tras llegar a la *Jasta* 8 el 10 de septiembre de 1916. Su primer derribo fue un globo cometa belga y sus quinta y sexta reclamaciones llegaron el 1 de febrero de 1917. Dos días después resultó herido en un combate con los aviones de hélice propulsora FE 2b del Sqn 20; esta última unidad había desencadenado una guerra personal contra la *Jasta* 8 durante las semanas iniciales del nuevo año. De hecho, la primera victoria de Göttsch sobre los FE el 7 de enero fue contra un avión del Sqn 20 y provocó que su piloto, Sgt 1º Tom Mottershead (DCM), obtuviera una Cruz Victoria a título póstumo.

El Sqn 20 perdió dos FE por culpa de Walter Göttsch en la tarde del 1 de febrero. Elevó su total a 12 antes de resultar herido una vez más durante otro enfrentamiento contra esta unidad el 29 de junio, aunque volvió a la acción a mediados de julio. Dos meses después, con su registro en 17, Göttsch resultó herido por culpa del Sqn 20 por tercera vez, aun-



Los pilotos de la *Jasta* 7 en noviembre de 1917. Sentado en la posición central se encuentra el jefe de la unidad, Josef Jacobs, que fue muy conocido por pilotar aviones pintados de negro. Hermann Kunz está a su derecha. De pie, el segundo por la derecha, se encuentra Paul Billik, que logró un total de 31 victorias, la mayoría como jefe de la *Jasta* 52. El cuarto por la derecha es Paul Lotz, que reclamó nueve victorias, cuatro con la *Jasta* 7 y cinco como jefe de la *Jasta* 44. El séptimo por la derecha es el *Oberflugmeister* Kurt Schonfelder, que fue un piloto naval que prestó sus servicios en esta unidad. Consiguió 13 victorias. Por último, el octavo por la derecha es Carl Degelow, que reclamó dos victorias con la *Jasta* 7 y 28 más como jefe de la *Jasta* 40.



**Hermann Kunz, de la *Jasta* 7, pilotó este Albatros Scout negro marcado con el distintivo de una esvástica blanca en 1917. Logró tres victorias y posteriormente se convirtió en as con la *Jasta* 1(F) en Palestina en 1918.**

que por entonces esta unidad del RFC utilizaba los cazas, considerablemente mejores, Bristol F 2b. Tras trasladarse a la *Jasta* 19 como su jefe en 1918, Göttsch aumentó su registro hasta 20 pilotando los triplanos hasta el momento de su muerte en combate el 10 de abril, alcanzado por el fuego de respuesta de su última reclamación.

Rudolf Franke había sido piloto de una *Schutzstaffel* (escuadrilla de defensa) antes de llegar inicialmente a la *Jasta* 2 a comienzos de 1917, para luego trasladarse a la *Jasta* 8 unas pocas semanas después. Sus primeras ocho victorias las registró en 1917 y siguió aumentando su registro (que finalmente llegó a 15) en 1918, aunque en aquel momento pilotaba los Fokker D VII.

Wilhelm Seitz reclamó su primer derribo con esta *Jasta* en 1916, pero tuvo que esperar hasta marzo de 1918 para conseguir su muy importante quinto derribo. En el momento en que dejó el mando de la *Jasta* 68 en septiembre su total estaba situado en 11, a los que añadiría cinco más al final de la guerra.

Rudolf Wendelmuth se trasladó a la aviación desde la infantería en 1915 y entró por vez primera en combate en los frentes búlgaro y turco, donde logró una victoria en combate en noviembre de 1916. Destinado a la *Jasta* 8 en Francia, logró diez derribos más antes de recibir el mando de la *Jasta* 20 en octubre. Tras haber aumentado su registro a 14, Wendelmuth perdió la vida el 30 de noviembre cuando su caza chocó contra un aparato de la *Jasta* 4. El piloto de esta última unidad también murió.

## *Jasta* 9

Hartmut Baldamus, con veinticuatro años, procedente de Dresde, ya era as antes de llegar a la *Jasta* 9 tras haber participado en muchas acciones con una unidad de biplazas que casi con toda seguridad utilizó una pequeña escuadrilla de cazas como protección. A continuación fue destinado a la *Jasta* 9 en noviembre de 1916, y a comienzos de enero se convirtió en as doble. Durante los primeros meses de 1917 Baldamus aumentó su registro hasta 18, y aunque participó en el "abril sangriento", la mayor parte de sus patrullas las realizó en el frente francés. Su última victoria la consiguió mediante una colisión; la reclamación la presentaron sus compañeros pilotos ya que Baldamus no sobrevivió al impacto entre su Albatros y un Nieuport Scout francés.

Otro as de la *Jasta* 9 fue Heinrich Kroll, cuyas cinco primeras reclamaciones fueron todas contra los SPAD franceses durante mayo de 1917, el último de los cuales iba pilotado por el as francés René Dorme, que reclamó 23 victorias. Kroll, hijo de un maestro de escuela de Kiel, se estaba preparando para enseñar cuando decidió entrar en el ejército como fusilero. Cuando se trasladó a la aviación en enero de 1916, completó el periodo obligatorio en los biplazas antes de llegar a su primera *Jasta*.

Tras un periodo de éxito con la *Jasta* 9, Kroll asumió el mando de la *Jasta* 24 en agosto de 1917. Había sufrido muchos incidentes durante su periodo en el frente, incluido un derribo envuelto en llamas el 27 de julio, y a finales de 1917 su registro estaba situado en 15 victorias. En 1918 obtuvo más derribos, y para el verano el total de Kroll llegó a los 33, la mayoría de los cuales los reclamó pilotando varios Albatros Scout. Resultó herido el 14 de agosto y aquella herida le dejó fuera de la guerra.

El Ltn Fritz Pütter de la *Jasta* 9 también alcanzó la condición de as con

Hartmut Baldamus, de la *Jasta* 9, fue fotografiado en su Albatros a comienzos de 1917. Uno de los primeros ases del Albatros, logró un total de 18 victorias antes de colisionar con un caza francés y encontrar la muerte el 14 de abril de 1917. Destacan las bengalas de pistola en el cargador por delante de la cabina.



los Albatros y, a pesar de haber derribado 25 aviones en última instancia antes de morir en un accidente de vuelo no relacionado con los combates en agosto de 1918, tuvo un comienzo lento.

Tras ser ascendido a oficial con el Ejército en el frente ruso, finalmente se decidió a convertirse en piloto de caza. Antes de llegar a la *Jasta* 9 en marzo de 1917 pasó un periodo con los biplazas. Pütter reclamó su primera victoria el 14 de abril cuando derribó un globo; de hecho, sus cinco primeras victorias fueron todos globos, derribando dos en agosto y otra pareja el 1 de noviembre. En el momento en que se marchó para mandar la *Jasta* 68 en febrero de 1918 el registro de Pütter había llegado a diez, siete de los cuales eran globos. La mayor parte de sus derribos los debió de lograr pilotando los Albatros ya que los Fokker D VII acababan de comenzar a llegar al frente cuando él murió pilotando una de las primeras unidades.

## *JASTA* 10

La *Jasta* 10 fue la tercera unidad dentro de la JG I de Von Richthofen y antes de junio de 1917 ostentaba un modesto registro (cuatro o cinco derribos en total). Dos de sus primeros pilotos fueron Erich Löwenhardt y Alois Heldmann; los dos se convertirían en ases posteriormente.

Löwenhard, hijo de un médico, procedía de Breslau, donde había sido cadete antes de la guerra. Tomó parte en muchas acciones con la infantería en el este durante los primeros meses del conflicto, siendo condecorado por salvar la vida de cinco soldados. Ascendido a oficial poco después, Löwenhardt resultó finalmente herido y mandado de vuelta a Alemania. Mientras se recuperaba, decidió trasladarse a la aviación, y llegó a la *Jasta* 10 en marzo de 1917, a través de los biplazas. No obstante, Löwenhardt, que tuvo un comienzo lento y que escapó varias veces con fortuna en los cazas Albatros durante los primeros meses con esta unidad, había conseguido cinco derribos en el momento en que llegaron los primeros Dr I a la *Jasta* 10. La mayor parte de sus victorias posteriores llegaron pilotando los Fokker D VII, y su registró alcanzó los 54 antes de que una colisión en el aire acabara con su vida.

Al igual que Löwenhardt, Alois Heldmann prestó sus servicios en la infantería en el frente oriental antes de aprender a volar. A continuación, pasó un periodo en los frentes serbio y búlgaro, antes de llegar finalmente a Francia. Tras pasar a formar parte de la *Jasta* 10 en noviembre de 1916, Heldmann no consiguió una victoria confirmada hasta julio de 1917, y aunque posteriormente logró un total de 15 derribos (muchos con los modelos Pfalz D y Fokker), se cree que al menos obtuvo cinco con los Albatros.

Aloys Heldmann llegó a la *Jasta* 10 en noviembre de 1916 y todavía se encontraba con esta unidad al final de la guerra. A comienzos de 1917 pilotó un Albatros D V con el morro amarillo, con la cola en azul claro y la banda del fuselaje negra. En total, Heldmann logró 15 victorias, algunas de las cuales las obtuvo con los Albatros. Aquí se le puede ver posando junto a un Pfalz D III.



# LOS ALBATROS D V y D Va

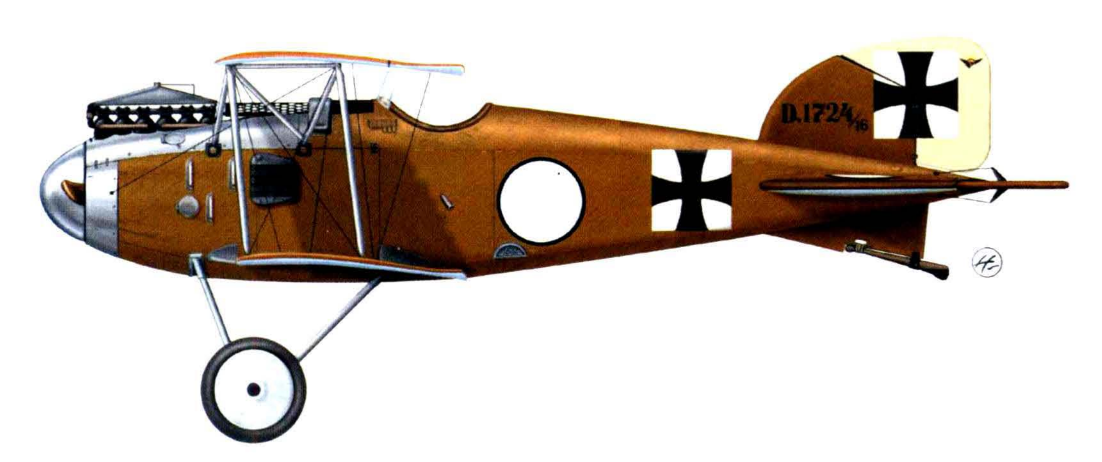
Ya en los primeros meses de 1917 los Albatros D II habían desaparecido de las *Jastas* del frente, dejando a los D III que asumieran su puesto como cazas alemanes dominantes. Aparentemente, este último modelo se parecía mucho al D II excepto por un cambio importante que se centraba en la forma del ala inferior. A petición de los oficiales superiores de la aviación, los diseñadores de Albatros Robert Thelen y Schubert adoptaron la configuración del ala sesquiplana utilizada con muy buenos resultados por los Nieuport Scout franceses. Como consecuencia de la menor superficie de vuelo, que redujo enormemente la profundidad del ala, los montantes de las dos alas de los D III se tuvieron que modificar en una configuración de montante en V.

La nueva disposición de las alas de los Albatros se asemejó al diseño francés hasta tal punto que los informes de combate británicos de aquel periodo mencionan con frecuencia a pilotos que se enfrentaban a cazas alemanes del *tipo Nieuport* y posteriormente también se refirieron a ellos como *los de los montantes en V*. La principal ventaja del ala inferior más estrecha era, por supuesto, la visibilidad mucho mayor hacia abajo de que disponían los pilotos.

En mayo de 1917 comenzaron a llegar al frente los primeros D V; Albatros se refería a este avión como un D III "aligerado". A pesar de su menor peso, el nuevo caza no aportó a los pilotos de las *Jastas* una gran ventaja en combate con respecto a los cazas aliados, enormemente mejorados. De hecho, el alto mando se dio cuenta de que los D V no podían confiar en la superioridad técnica que sus predecesores de Albatros habían disfrutado sobre sus enemigos desde mediados de 1916 hasta la primavera de 1917. En su lugar, ellos esperaban que las mejores técnicas de fabricación asociadas al nuevo caza permitieran suministrar un mayor número de aviones a las *Jastas*, que a su vez los utilizarían para superar numéricamente al adversario.

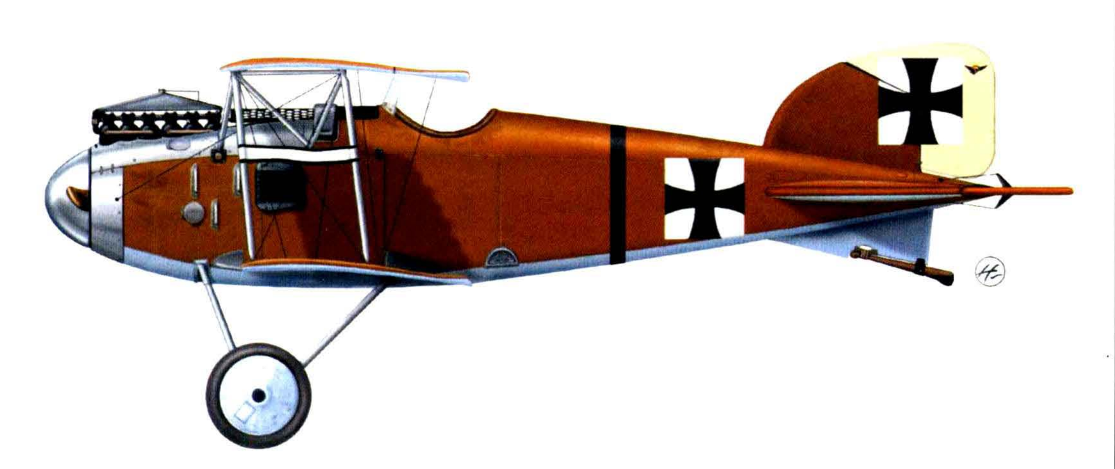
La principal característica de reconocimiento de los D V fue el fuselaje y el timón redondeados, mientras que por dentro hubo otras mejoras como los cables de los alerones incorporados al ala superior. A pesar de estas modificaciones, los D V todavía tenían tendencia a romperse en los picados prolongados, lo cual creó mucha inquietud entre sus pilotos.

Los siguientes D Va fueron prácticamente idénticos a los D V excepto que los mandos de los alerones volvieron al sistema exterior utilizado en los D III. Por lo tanto, en apariencia, la única diferencia visual entre un D V y un D Va fueron los cables de control de los alerones exteriores, algo que a los pilotos aliados les importaba muy poco y de lo que ni siquiera se daban cuenta. También se pudo ver a los primeros D V con un gran reposacabezas, pero como esto tendía a limitar la visión posterior del piloto, se eliminó rápidamente.



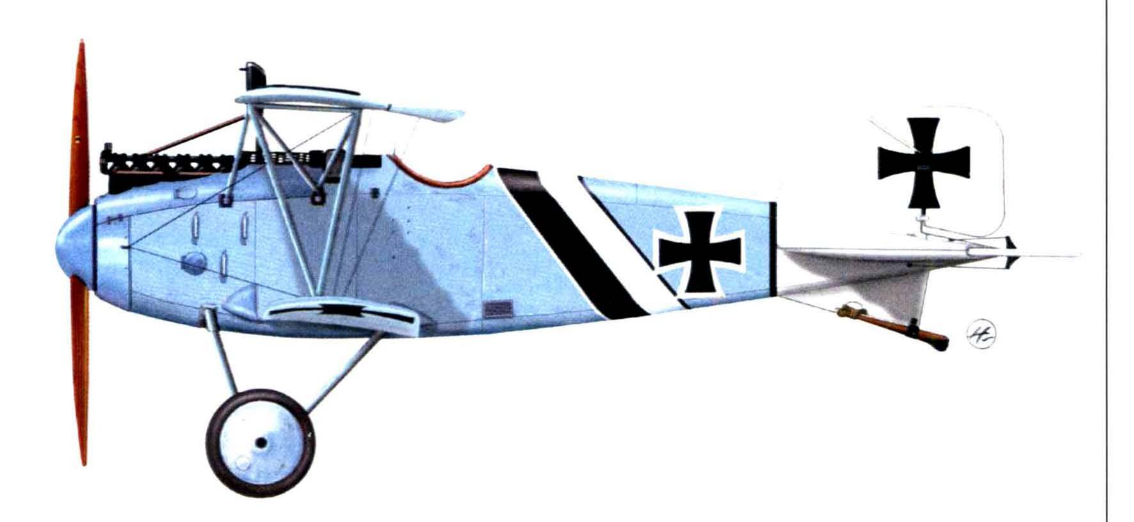

**Albatros D II D.1724/16, pilotado por el Ltn Karl Emil Schäfer, *Kasta* 11, comienzos de 1917**

Los primeros Albatros fueron agregados a las unidades biplazas al igual que lo habían sido los Fokker *Eindecker*, agrupándose en una *Kampstaffel*, conocida como *Kasta*. Muchos de los futuros ases volaron en estas unidades, incluido Schäfer, que fue destinado a la *Kasta* 11 (*Kampfgeschwader* 2). Los distintivos personales de Schäfer consistían en círculos blancos con un fino perfil negro tanto en los laterales del fuselaje como en las superficies superiores del plano de cola. También se cree que los cubreruedas eran blancos.



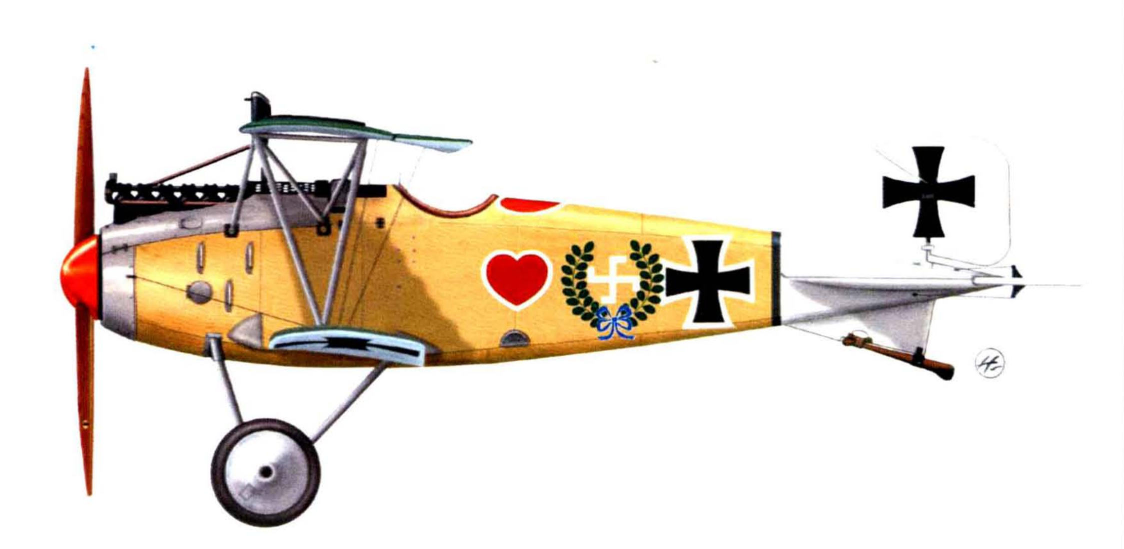
**Albatros D II, pilotado por el Oblt Stephan Kirmaier, *Jasta* 2, 1916**

Después de la muerte de Oswald Boelcke en octubre de 1916, Kirmaier asumió el mando de la *Jasta* 2, con la que pilotó este Albatros D II. Su distintivo personal era una fina banda negra alrededor del fuselaje. Resulta interesante que Kirmaier también hiciera que el personal de tierra sujetara una banderita blanca y negra entre los montantes de las alas para indicar su puesto como *Staffelführer*.



**Albatros D III, pilotado por el Ltn Hermann Frommherz de la *Jasta* 2 Boelcke, 1917**

Casi todo el avión, incluidas las superficies superiores e inferiores de las alas, estaba pintado en azul claro, con la excepción de la zona de cola, que era blanca por detrás de una delgada banda negra alrededor de la parte trasera del fuselaje. Los montantes y los cubrerruedas también iban en azul pálido. Por último, este D III llevaba una banda diagonal blanca y negra, con borde blanco y negro, alrededor de la sección intermedia del fuselaje. Frommherz apodó este avión como el *Blaue Maus* (Ratón azul), y aunque no se convirtió en as pilotándolo, los colores de este D III resultan interesantes y su acabado es impecable.



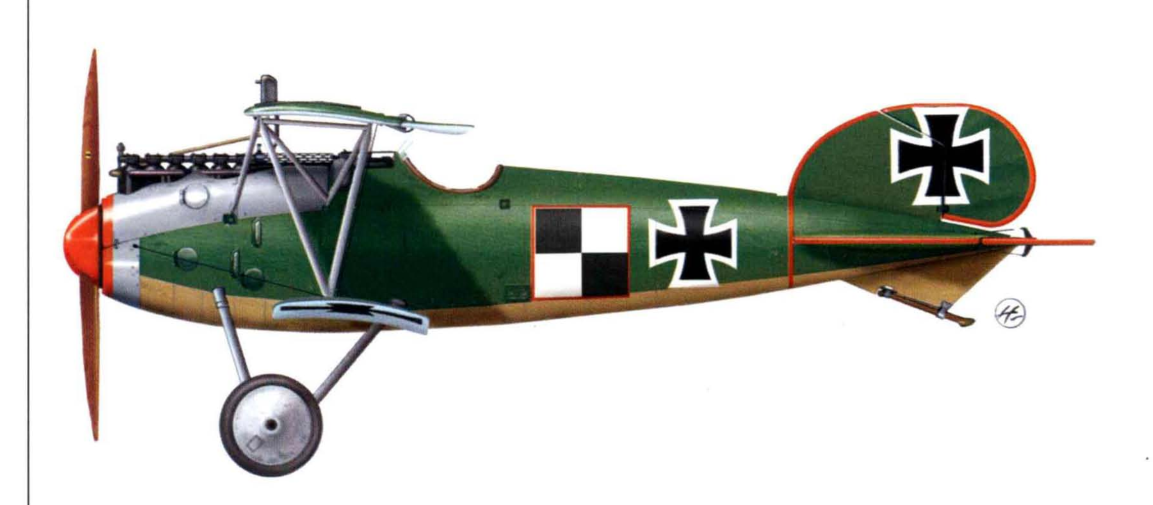
**Albatros D III, pilotado por el Ltn Werner Voss, *Jasta* 2 Boelcke, mediados de 1917**

Werner Voss pilotó este muy decorado Albatros D III durante su periodo con la *Jasta* Boelcke; lo utilizó con seguridad en junio de 1917. Aunque el capot se mantuvo en gris, el cono de la hélice estaba pintado de rojo y, por supuesto, la sección de cola estaba acabada en blanco por detrás de la fina banda negra del fuselaje de la *Jasta* Boelcke. El coloreado "amarillo" del fuselaje de contrachapado se logró mediante la aplicación de un barnizado sobre el que Voss pintó un corazón rojo, con borde blanco (que se repetía en el revestimiento superior) y una esvástica blanca (un símbolo de buena suerte) rodeada de una corona de laurel verde con un arco azul pálido, también con borde blanco.



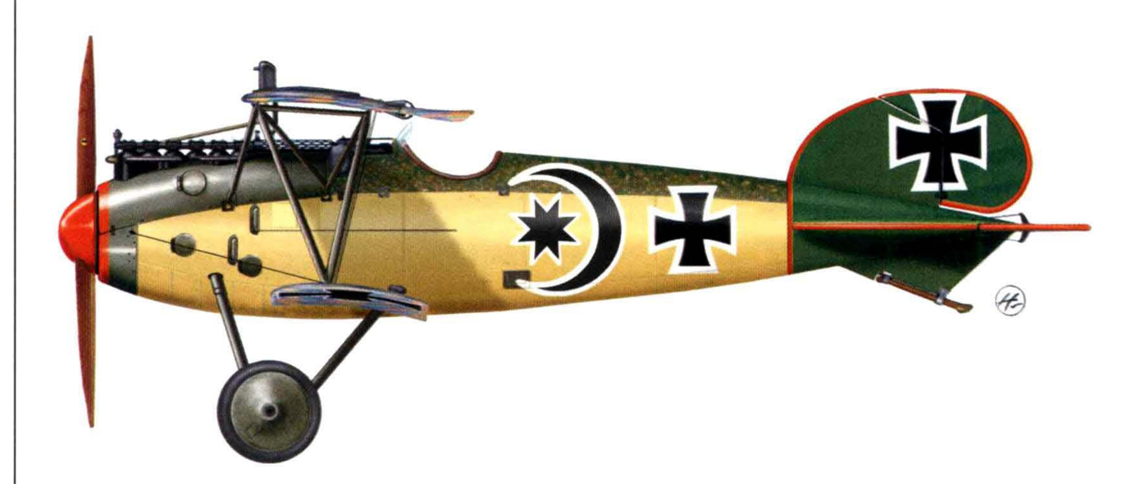
## Albatros D V, pilotado por el Uffz Paul Bäumer, *Jasta* 5, verano de 1917

Bäumer pilotó este Albatros D V, de famosa decoración, en el verano de 1917. Tanto el cono del morro como la banda de 10 cm inmediatamente por detrás de él estaban pintados de rojo, y el capot, los montantes y los cubrerruedas eran grises. La parte delantera del fuselaje se dejó sin pintar en madera barnizada, mientras que la parte trasera del fuselaje, desde la cabina hasta la cola, era roja, adornada con el distintivo personal del edelweiss del piloto. Por último, la *Jasta* 5 tenía su propio distintivo con la cola verde con borde rojo. El D V de Bäumer llevaba una gran *B* negra debajo de cada ala; estas superficies inferiores se pintaron en azul celeste claro.



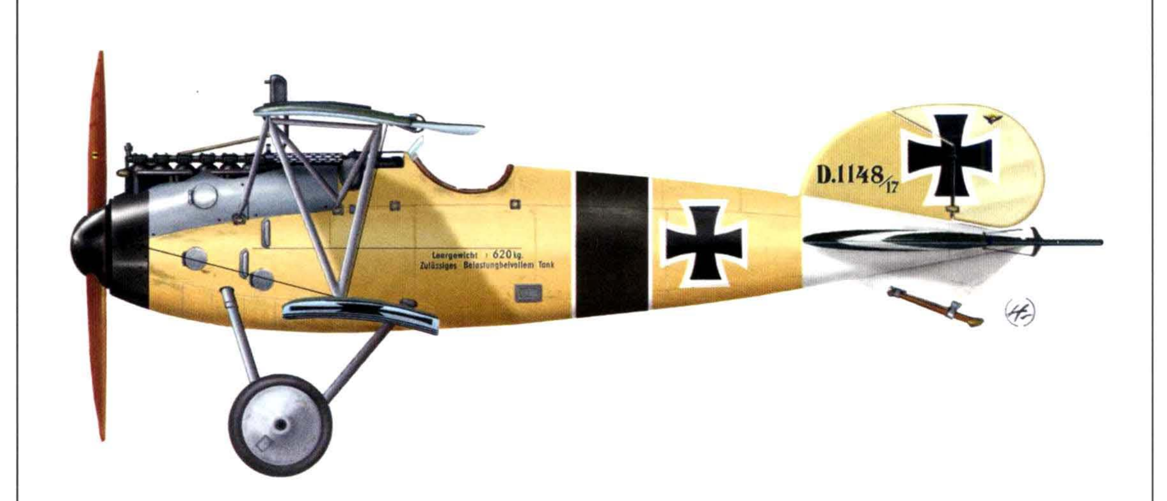
## Albatros D V, pilotado por el Vfw Otto Könnecke, *Jasta* 5, 1917

Könnecke pilotó este D V pintado de color verde, con el cono de la hélice y la banda del capot en rojo y la cola en el mismo *verde de la Jasta* 5 con borde rojo, tal y como se puede ver en la ilustración anterior. Las zonas de las alas superiores eran verdes casi con toda seguridad, con un galón rojo, mientras que las superficies de las alas inferiores estaban pintadas en azul celeste claro. Sin embargo, las superficies inferiores del fuselaje se quedaron sin pintar, en contrachapado barnizado. La insignia personal de Könnecke era un tablero de damas blanco y negro con borde rojo.



**Albatros D V D.5284/17, pilotado por el Vfw Josef Mai, *Jasta* 5, finales de 1917**

Otro afamado as de la *Jasta* 5 fue Josef Mai, que pilotó este Albatros D Va, característicamente marcado, desde finales de 1917 hasta comienzos de 1918. El habitual cono de la hélice, la banda del capot en rojo y la cola verde con borde rojo representaban los distintivos de la *Jasta*, mientras que su insignia personal era una estrella y una media luna blancas pintadas a medio camino en los laterales del fuselaje. Apenas visible añadido al fuselaje, inmediatamente por delante del montante del ala, se encuentra un sobre de color hueso en el que se guardaban las instrucciones de montaje del aparato.



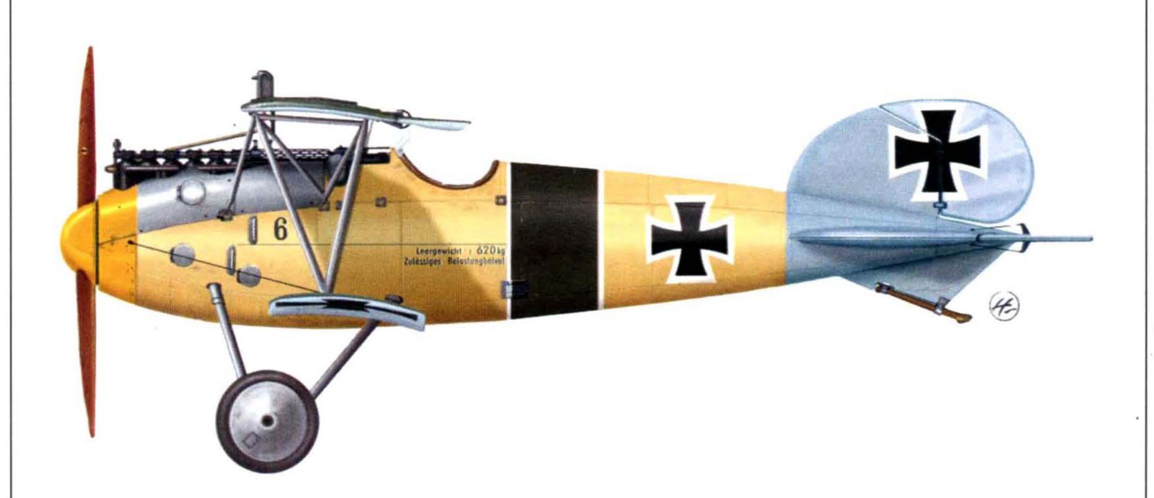

**Albatros D V D.1148/17, pilotado por el Ltn Hans Adam, *Jasta* 6, verano de 1917**

Este D Va tiene el habitual acabado con barnizado amarillo y el timón y el plano de deriva barnizados en color claro. El avión de Adam también presenta una gran banda negra en el fuselaje, con borde blanco, mientras que el plano de cola tenía franjas blancas y negras arriba y abajo, el distintivo identificativo de la *Jasta* 6. Adam se estrelló con este aparato el 2 de agosto de 1917, aunque consiguió salir ileso de entre los restos.



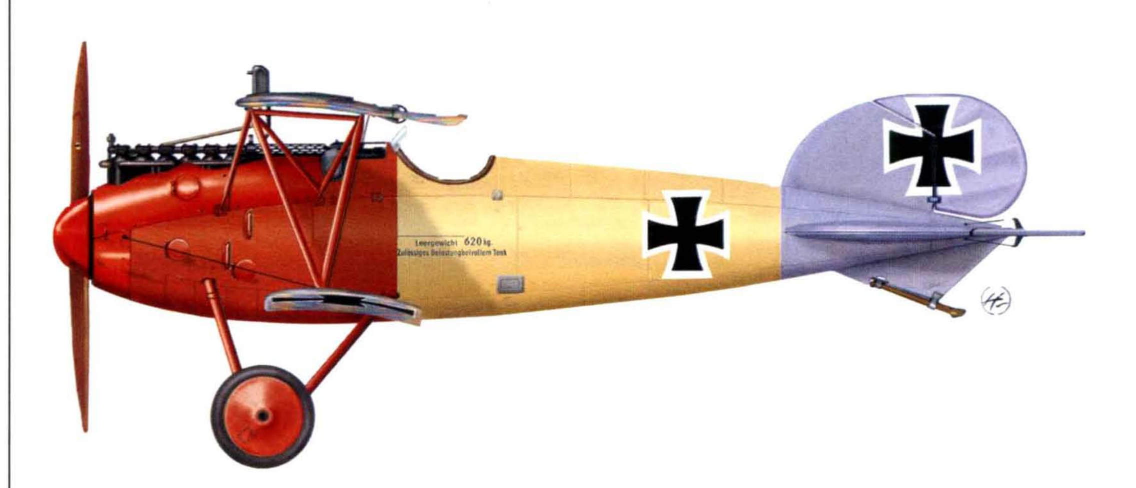
## Albatros D V, pilotado por el Ltn Josef Jacobs, *Jasta* 7, 1917

El negro apareció de forma preponderante en la mayor parte de los aviones de Josef Jacobs durante la I Guerra Mundial. Este Albatros D V de la *Jasta* 7 era totalmente negro excepto en las zonas de las alas superiores e inferiores, que tenían una tela de rombos de cinco colores. Los distintivos nacionales de las partes inferiores de las alas inferiores tenían el borde en blanco y este avión también presentaba dos cruces complementarias más pequeñas en las alas superiores. El distintivo personal de Jacobs eran dos bandas blancas inclinadas hacia delante en el fuselaje, situadas justo por detrás de la cabina. Este aparato también se caracteriza por el timón blanco, o al menos en barnizado claro.




## Albatros D V, pilotado por el Ltn Aloys Heldmann, *Jasta* 10, finales de 1917

El aparato de Heldmann no era muy diferente del avión de exploración de Adam ya que tenía una gran banda oscura (posiblemente negra) en el fuselaje, con borde blanco, pintada sobre el contrachapado barnizado en amarillo. Sin embargo, el plano de cola era de color azul claro y este D V también llevaba el morro y la banda del capot de la *Jasta* 10 en amarillo. Por otro lado, este aparato tenía el acabado habitual de fábrica en color malva con las superficies superiores de las alas en verde y las inferiores en azul claro, así como el capot, los montantes y los cubrerruedas en gris.



**Albatros D V, pilotado por el Ltn Carl-August von Schönebeck, *Jasta* 11, 1917**

Las primeras victorias de Von Schönebeck las logró en 1917 con la *Jasta* 11, con la que pilotó un Albatros D V que llevaba toda la zona delantera del fuselaje, por delante de la cabina, pintada de rojo, incluidos los montantes y los cubrerruedas. El resto del fuselaje se quedó en un barnizado amarillo, mientras que la sección de cola se pintó en lila, al igual que su distintivo personal. Las alas superiores e inferiores se cubrieron con una tela de rombos de cinco colores.



**Albatros D V, pilotado por el Ltn Ulrich Neckel, *Jasta* 12, 1917**

La característica identificación de unidad de la *Jasta* 12 tomó la forma de la cola negra y la parte trasera del fuselaje en negro, aunque muchos de sus aviones también llevaron los conos de las hélices en blanco con una banda negra en el capot. El D V de Ulrich Neckel llevaba estos distintivos, aunque su insignia personal propia era un galón blanco con borde negro pintado entre la cabina y la insignia nacional.



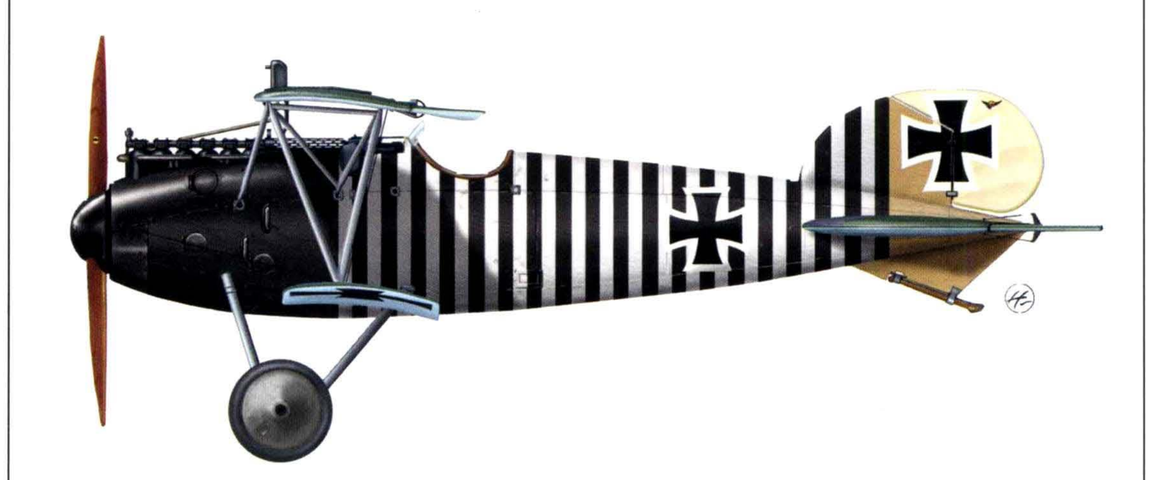

**Albatros D III, pilotado por el Oblt Rudolf Berthold, *Jasta* 14, abril de 1917**

El avión de Rudolf Berthold destaca por la insignia de la espada alada. Como oficial al mando de la *Jasta* 14 en 1917, este distintivo apareció en el fuselaje barnizado en amarillo de su D III por abril. El timón estaba barnizado en color claro, mientras que el capot, el cono de la hélice, los cubrerruedas y los montantes eran todos grises. Durante este periodo las superficies superiores iban en verde Brunswick, en verde claro y en rojo de Venecia.



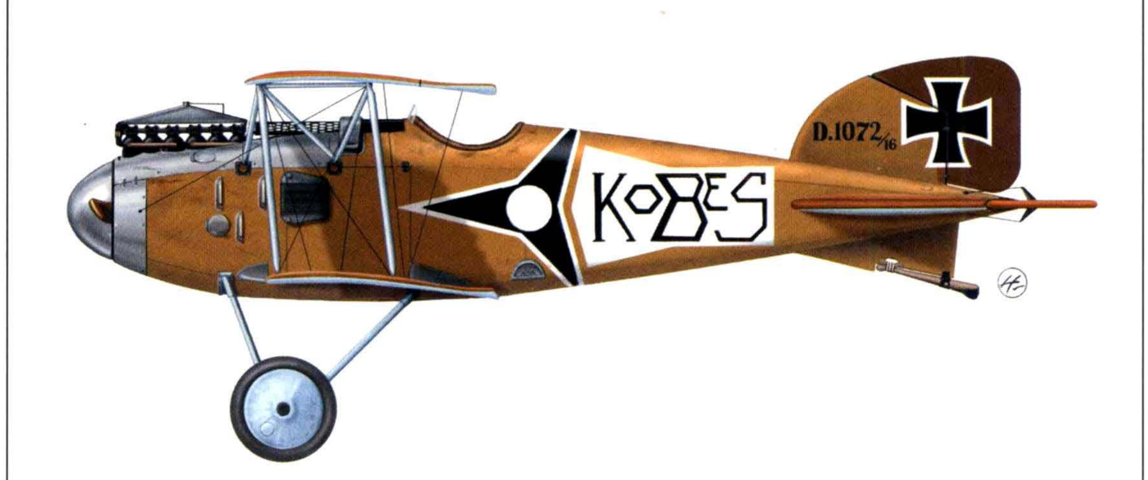

**Albatros D V, pilotado por Oliver Frhr von Beaulieu-Marconnay, *Jasta* 15, 1917**

Finalmente la *Jasta* 15 se quedó con el rojo y el azul prusiano como colores identificativos y Berthold von Beaulieu-Marconnay y sus pilotos los hicieron famosos. Cada piloto llevaba su propia insignia personal; la de Von Beaulieu-Marconnay era un hierro candente fundido 4D, como referencia a su antiguo regimiento de dragones.



**Albatros D V, pilotado por el Ltn Theodor Rumpel, *Jasta* 16b, 1917**

El D V de Rumpel, completamente decorado con distintivos personales, tenía una superficie delantera negra desde el cono de la hélice hasta la parte trasera del capot del motor, seguido por franjas de cebra hasta el plano de deriva. El resto del plano de deriva era contrachapado barnizado, mientras que el timón estaba barnizado en color claro. Los montantes y los cubrerruedas eran grises y las superficies de las alas superiores eran de color malva y verde, con las partes inferiores en azul celeste claro.



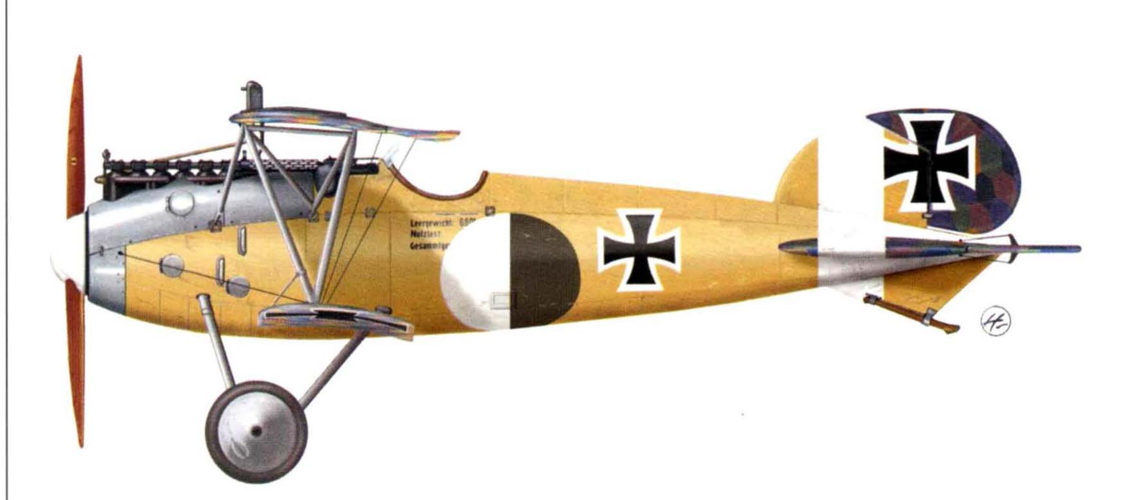

**Albatros D III D.1072/16, pilotado por el Ltn Josef Jacobs, *Jasta* 22, primavera de 1917**

Antes de su prolongado periodo de servicio con la *Jasta* 7, Josef Jacobs disfrutó de un cierto éxito volando con la *Jasta* 22 durante la primera mitad de 1917. Aunque posteriormente él pilotaría sobre todo aparatos completamente negros, utilizó este D III manchado de marrón rojizo en la primavera de 1917. Los distintivos personales de Jacobs consistían en una estrella de Mercedes de tres puntas, con borde blanco, con un círculo blanco en el medio. Se le conoció habitualmente como *Kobes*, que iba escrito en negro sobre fondo blanco en el fuselaje. Este D III en particular era un aparato fabricado por LVG.



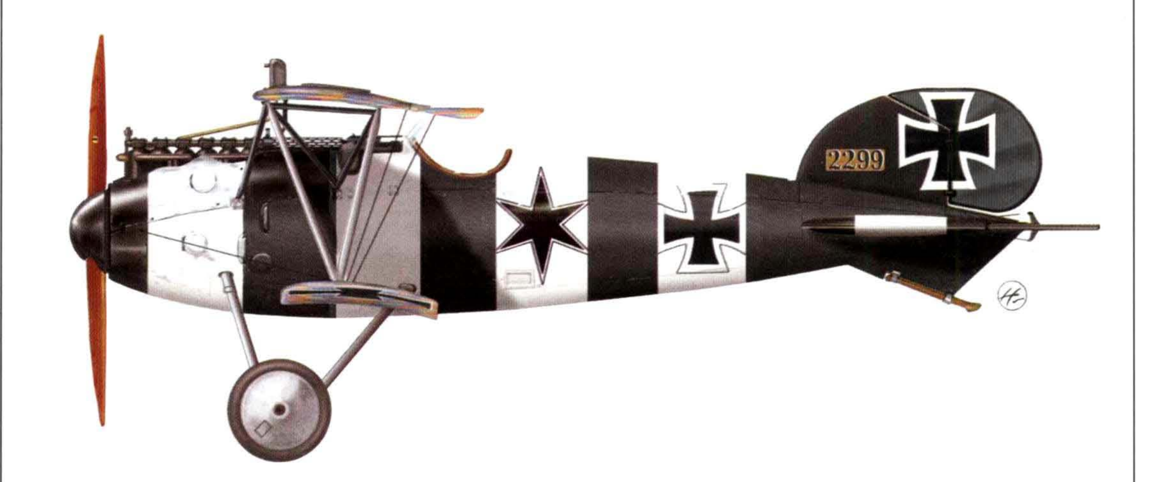

**Albatros D V D.2263/17, pilotado por Otto Kissenberth, *Jasta* 23b, verano de 1917**

Después de prestar sus servicios en la *Jasta* 16b, Otto Kissenberth fue nombrado jefe de la *Jasta* 23b, con la que volvió a pilotar los Albatros D V completamente negros, aunque en esta ocasión los montantes de las alas eran grises. Este también llevaba su distintivo personal del edelweiss amarillo y blanco en el fuselaje y todas las superficies de las alas estaban cubiertas con una tela de rombos de cinco colores. El número de serie se pintó en blanco sobre el plano de deriva, aunque se omitió el "/17".



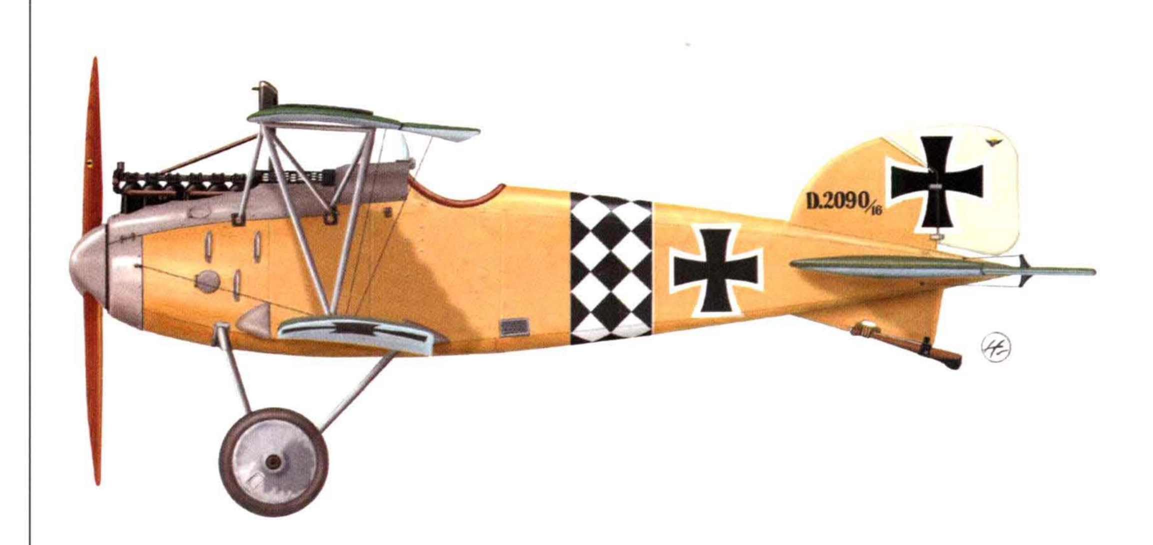
**Albatros D V, pilotado por el Ltn Friedrich Ritter von Röth, *Jasta* 23b, a comienzos de 1918**

Fritz von Röth fue el mejor "cazaglobos" de la Aviación alemana. Su distintivo personal consistía en un círculo blanco y negro sobre el fuselaje por debajo y por detrás de la cabina, que cubría parcialmente los detalles de los pesos del avión; Von Röth también llevaba una banda blanca que rodeaba el timón y el plano de cola en forma de círculo (el distintivo de la *Jasta*). Al ser un D V fabricado por OAW (Ostdeutsch Albatros Werke), las placas que indicaban su lugar de fabricación estaban situadas justo por debajo del borde de la cabina.



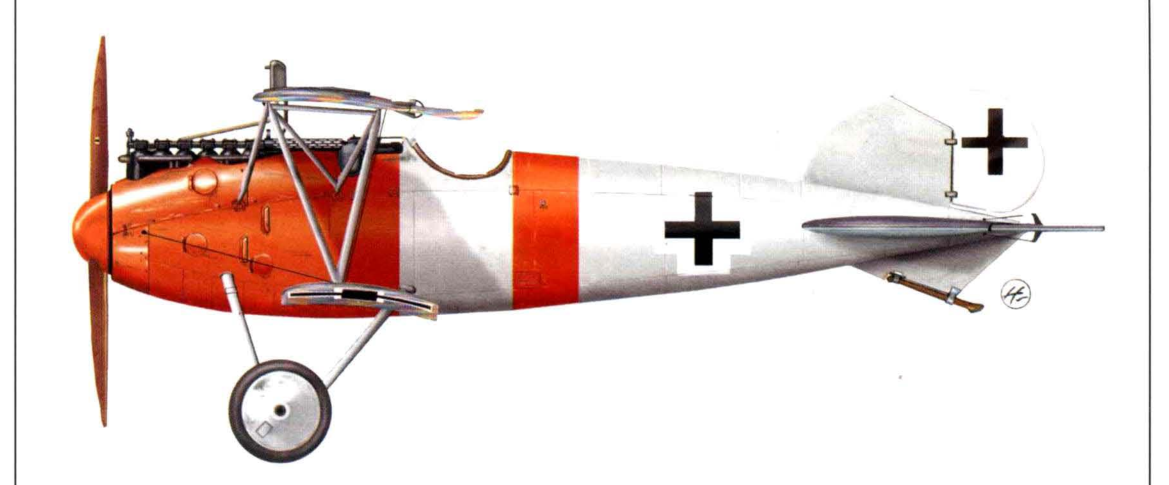

**Albatros D V D.2299/17, pilotado por el Oblt Bruno Loerzer, jefe de la *Jasta* 26, otoño de 1917**

En la mayoría de los almacenes de las *Jastas* las pinturas blanca y negra tendían a ser los colores más comunes que se podían encontrar, por lo que no resulta sorprendente que muchos aviones estuvieran decorados con estos tonos que, por supuesto, les daban un toque germánico. Loerzer decidió tener bandas alternativas blancas y negras pintadas alrededor de todo el fuselaje de su D V, junto al plano de cola completamente negro, con la excepción de una banda blanca que atravesaba la cola y que constituía el distintivo de unidad de la *Jasta* 26.



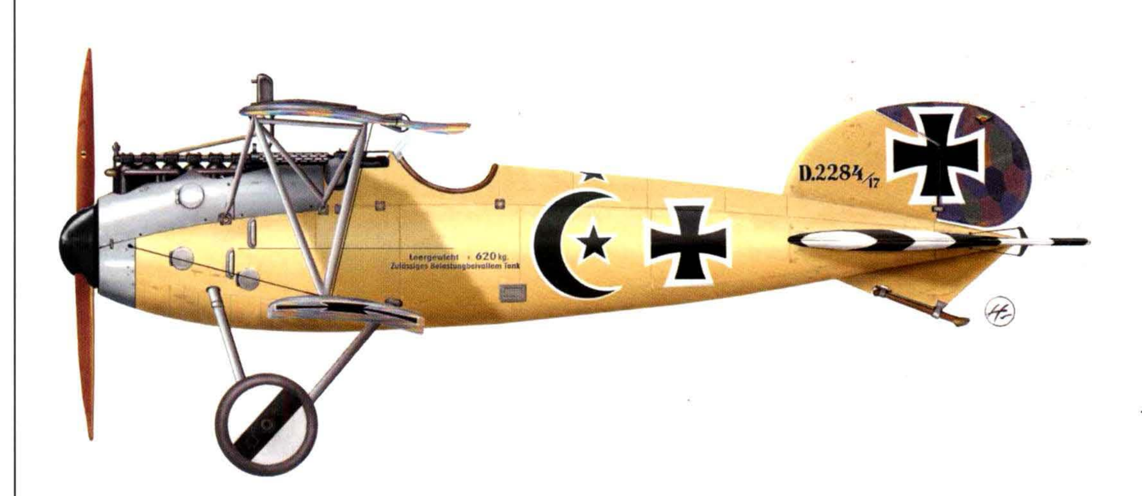

**Albatros D III D.2090/17, pilotado por el Vfw Fritz Jacobson, *Jasta* 31, abril de 1917**

Otro Albatros con el fuselaje en contrachapado barnizado en color claro y la cola con el timón en tela barnizada en color claro, así como el cono de la hélice, los paneles del capot, los montantes y los cubrerruedas en gris. Las superficies de las alas superiores estaban pintadas en verde Brunswick claro, verde aceituna oscuro y rojo de Venecia, con las partes inferiores acabadas en azul celeste claro. La insignia personal de Jacobson era una banda de diamantes negros y blancos con borde blanco.



**Albatros D V D.4483/17, pilotado por el Ltn August Delling, *Jasta* 34b, primavera de 1918**

Delling también voló con la *Jasta* 34b, y su Albatros D V también llevó el color del fuselaje en plata blanquecino. Delling tenía un pequeño distintivo de escarapela que se refería a un impacto de bala (con fecha de "4 IV 18") pintado en medio de la banda del fuselaje.



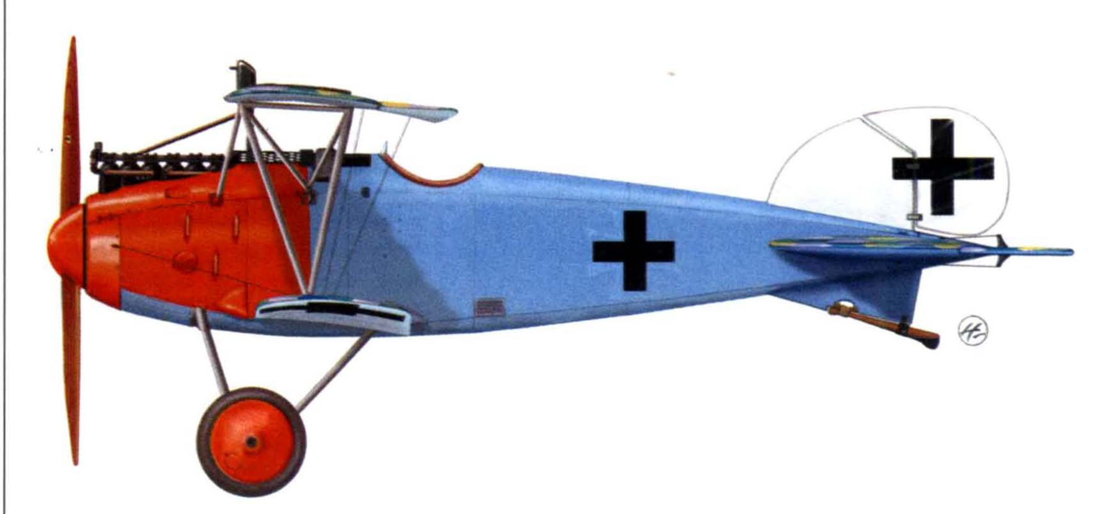

**Albatros D V D.2284/17, pilotado por el Ltn Hans Waldhausen, *Jasta* 37, finales del verano de 1917**

Waldhausen pilotó este famoso D V durante su breve carrera con esta unidad; sus seis derribos los consiguió con este caza durante un periodo de solamente nueve días. La mitad de su total lo reclamó en su último vuelo, que finalizó cuando él, a su vez, fue derribado. El distintivo personal de Waldhausen tomó la forma de una estrella y una media luna blancas y negras pintadas en el fuselaje; la estrella se repetía en el revestimiento superior.



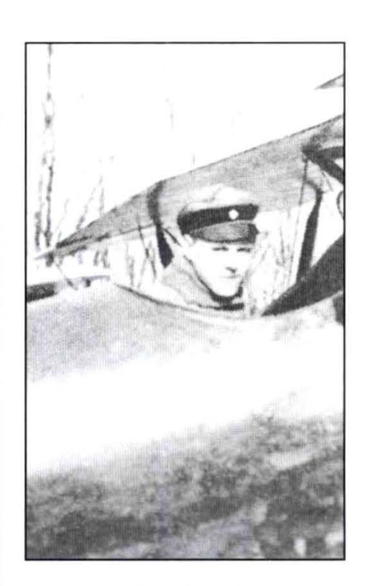

**Albatros D Va, pilotado por el Ltn Ernst Udet, jefe de la *Jasta* 37, finales de 1917**

Ernst Udet es muy conocido por su Fokker D VII con distintivo *LO*, pero no es tan conocido por su Albatros D Va, pintado de forma similar, que él pilotó con la *Jasta* 37 en el invierno de 1917-1918. Este aparato era totalmente negro excepto por las superficies de las alas en tela de rombos y por las franjas de la cola de la *Jasta* 37. Su emblema personal de *LO* estaba pintado en blanco al igual que el distintivo de la V, o la punta de flecha, en la zona del morro. El caza de Udet, típico de los aviones asignados a los jefes de las *Jastas*, presentaba dos bandas blancas a medio camino en las dos alas superiores y una gran *U* blanca en la parte inferior del ala inferior izquierda. Su aparato también llevaba dos banderines blancos y negros colocados en los elevadores.



**Albatros D III D.2385/17, pilotado por el Ltn Paul Strähle, *Staffelführer* de la *Jasta* 57, primavera de 1918**

Strähle pilotó este Albatros D III fabricado por OAW mientras prestó sus servicios como *Staffelführer* de la *Jasta* 57. Como muestra esta ilustración, los distintivos de la unidad consistían en el fuselaje en azul claro, y el piloto a su vez eligió llevar el cono de la hélice, la parte delantera del fuselaje y los cubrerruedas del caza pintados de color rojo, mientras que el timón y el plano de deriva iban en blanco. Todas las superficies de las alas estaban cubiertas con la tela de rombos de cinco colores, mientras que todos los montantes estaban pintados en gris. El segundo jefe de Strähle a comienzos de 1918 era Hans Viebig, que pilotaba un Albatros marcado de forma similar, excepto porque su color personal era el naranja y al caza le faltaba la cola blanca.



**Karl Allmenröder, de la *Jasta* 11, sentado en su Albatros D III D.629/17, predominantemente rojo. El morro y los elevadores de este avión iban pintados en blanco, mientras que las superficies de las alas superiores iban en verde claro y oscuro, con el añadido del rojo de Venecia, marrón rojizo.**

Con la llegada de los D V/Va a las *Jastas* podían disponer de tres modelos diferentes de cazas Albatros en su dotación al mismo tiempo. Dado que también podían utilizar los Pfalz D III y, durante el verano de 1917 y nuevamente a comienzos de 1918 algunos Fokker Dr I igualmente, con frecuencia resulta difícil saber con seguridad qué modelos utilizaban cada día los pilotos. Normalmente, los que llegaban nuevos a las *Jastas* recibían los aparatos más antiguos, tanto los Albatros como los Pfalz, para volar y sólo si sobrevivían a los combates (y a todos los problemas estructurales) y acumulaban experiencia podían pasar a cazas más modernos y, quizá, con mejor funcionamiento.

## *JASTA* 11

La *Jasta* 11 ha formado parte durante mucho tiempo de la leyenda de los cazas debido tanto a su segundo jefe como porque se convirtió en la mejor de todas las *Jagdstaffeln*, con 350 derribos. Su primer jefe no consiguió ninguna victoria. De hecho, desde su fecha de formación en octubre de 1916 hasta la llegada de Manfred von Richthofen desde la *Jasta* 2 en enero de 1917, su registro permaneció en cero.

Von Richthofen llegó con 16 victorias. Pasó a formar parte de la *Jasta* el día 20 y consiguió el primer derribo con su nueva unidad sólo tres días después, un FE 8 del Sqn 40, pilotado por el alférez australiano John Hay, que resultó muerto. No cabe duda de que Von Richthofen había aprendido mucho de Oswald Boelcke y, lo que es más, fue capaz de inducir a sus nuevos subordinados el espíritu de caza que había dominado a los pilotos de la *Jasta* 2 de Boelcke. Cuando mejoró el clima invernal, allá por la primavera, también Von Richthofen afiló sus garras, y las de sus hombres. Mandando desde el frente, en el mes de marzo la *Jasta* 11 derribó 28 aeroplanos británicos, mientras que abril comenzó con otros 24 derribos en los ocho primeros días. El propio *Rittmeister* consiguió sus 38ª y 39ª victorias (un Sopwtih 1 Ω Strutter del Sqn 43 y un BE 2g del Sqn 16) el día 8.

Varios factores contribuyeron a convertir aquel "abril sangriento" en un enfrentamiento desigual a favor de las *Jastas*. En primer lugar, a los *Jagdflieger* (pilotos de caza) no les faltaron blancos ya que en aquel momento crucial el cielo estaba lleno de aeroplanos aliados (especialmente en el frente británico) puesto que durante marzo había comenzado la concentración para la Batalla de Arras que culminó en la propia batalla (la primera gran ofensiva aliada de 1917) con comienzo el 9 de abril. En segundo lugar, para abril las recién formadas *Jastas* ya se habían establecido por completo en el frente occidental y después de que pasara la climatología invernal tuvieron la primera oportunidad para emplear sus nuevas tácticas durante un periodo sostenido de tiempo. Por último, los cazas aliados estaban quedándose rápidamente obsoletos y a pesar de que al RFC se le habían prometido nuevos diseños en Francia, iban a pasar algunos meses antes de que los SE 5 y los Camel hicieran sentir su presencia. Los franceses disponían de sus SPAD VII y, por supuesto, ellos y los británicos estaban contentos con sus diversos Nieuport, pero los DH 2, los FE 8 y los Pup del RFC ya no eran auténticos rivales para los Albatros Scout.

Durante las semanas siguientes, los *Jagdflieger* tuvieron grandes días y la *Jasta* 11 superó a todos. Manfred von Richthofen, al que por entonces se había unido su hermano menor Lothar, junto con pilotos como Karl Schäfer, Kurt Wolff, Karl Allmenröder y Sebastian Festner, dañaron gra-

vemente a los aviadores del RFC. El Barón conocía el valor de ser capaz de identificar a los aviones en el aire y su Albatros completamente rojo era un punto de reunión fácil. Sus pilotos también tenían partes rojas en sus aparatos, pero con colores individuales para señalar a cada hombre. Lothar utilizaba el amarillo, Wolff el verde, Schäfer el negro y Allmenröder el blanco. Con frecuencia, había razones detrás de los distintivos que llevaban los aviones de los pilotos y con asiduidad se referían al color de un antiguo regimiento del ejército o de un escuadrón de caballería.

Aparte de facilitar el reconocimiento en el aire, estos colores ayudaban a los observadores en el frente a identificar qué avión alemán había derribado un aparato aliado. Con la competencia entre los pilotos para conseguir victorias y, por lo tanto, honores y condecoraciones, era mucho más fácil para un no aviador confirmar que efectivamente se había visto a un avión rojo y blanco derribar a un adversario en una determinada localización, lo cual conduciría con seguridad a la confirmación de otro derribo. Era de la mayor importancia durante una batalla terrestre en la que los oponentes podían caer entre las líneas, donde no se podían inspeccionar ni verificar los restos.



**Los hermanos Von Richthofen, Manfred y Lothar, los dos condecorados con la *Blue Max*.**

A lo largo de abril de 1917 la *Jasta* 11 acumuló un total de 89 victorias, sus rivales más próximos fueron la *Jasta* 5 con 32 y la *Jasta* 12 con 23 (la *Jasta* 2 quedó la cuarta con 21). En total, los pilotos de caza alemanes reclamaron casi 300 aviones y globos aliados. La *Jasta* 11 también copó las reclamaciones individuales de los pilotos, con Wolff que logró 22 victorias, Von Richthofen y Schäfer 21 cada uno y Lothar von Richthofen 15; Festner fue el octavo de la lista con diez. Podría haber anotado más, pero el 25 de abril se convirtió en la única baja de esta unidad del mes al ser derribado tras atacar a los BE 2 con el Albatros D III D.2251/16. No obstante, 89 por 1 fue un resultado espectacular.

El propio Barón derribó hasta cuatro aeroplanos británicos el 29 de abril. Su padre había llegado al campo de aviación aquel día en una visita mientras sus dos hijos estaban en el aire. El *Rittmeister* escribió más tarde:

"Mi hermano fue el primero en salir de su aparato y saludó al viejo caballero con estas palabras: 'Buenos días, padre, acabo de derribar a un inglés'. Inmediatamente después yo también salí de mi aparato y le saludé, 'Buenos días, padre, acabo de derribar a un inglés". El viejo caballero se sintió muy feliz, estaba encantado.

"A mediodía volamos una vez más. Aquella vez yo tuve suerte de nuevo y derribé a mi segundo inglés del día. Después de la comida dormí un poco. Estaba de nuevo bastante fresco. Mientras tanto, Wolff había combatido contra el enemigo con su grupo de aparatos y él mismo se había llevado un enemigo; Schäfer también se había encargado de otro. Por la tarde mi hermano y yo, acompañados por Schäfer y Allmenröder, volamos dos veces más".

"El primer vuelo de la tarde fue un fracaso. El segundo fue excelente. Poco después de llegar a las líneas, un escuadrón hostil se enfrentó a no-



**Kurt Wolff, de la *Jasta* 11, obtuvo la *Blue Max* con esta unidad mientras prestó sus servicios bajo el mando de Manfred von Richthofen. Reclamó 33 victorias, todas excepto dos las logró con la *Jasta* 11. Los dos últimos derribos de Wolff los reclamó durante su periodo como oficial al mando de la *Jasta* 29. Murió en combate el 15 de septiembre de 1917 con uno de los nuevos Fokker triplanos, derribado por Norman McGregor del 10º Escuadrón Naval.**

sotros. Desgraciadamente, estaba en una cota muy alta así que no pudimos hacer nada. Intentamos ascender hasta su altitud, pero no lo conseguimos. Tuvimos que dejarles ir".

"Volamos a lo largo de las líneas, mi hermano junto a mí por delante de los demás. De repente, me di cuenta de que dos aviadores hostiles con artillería se aproximaban por delante de la forma más provocativa e impertinente. Le hice una señal a mi hermano balanceándome y él entendió lo que quería decir. Volamos juntos, aumentando nuestra velocidad. Los dos nos sentíamos seguros de que éramos superiores al enemigo. Era algo estupendo el que pudiéramos confiar absolutamente el uno en el otro".

"Mi hermano fue el primero en aproximarse al enemigo. Atacó al primero y yo me ocupé del segundo. En el último momento miré rápidamente alrededor para asegurarme de que no había un tercer avión, pero estábamos solos. Rápidamente me coloqué en el lado favorable de mi adversario. Un breve espacio de fuego rápido y el aparato enemigo quedó hecho añicos. Nunca había logrado una victoria tan rápida".

"Mientras todavía miraba dónde caían los fragmentos de mi enemigo me di cuenta de que mi hermano, a apenas 450 metros, todavía combatía contra su oponente".

"Tuve tiempo para estudiar el combate y debo decir que yo no lo podía haber hecho mejor de lo que lo hizo él. De repente, el aparato se levantó, una indicación segura de que el piloto había resultado alcanzado. El aparato cayó y los planos del avión enemigo acabaron destrozados, cayendo bastante cerca de mi víctima. Volé hacia mi hermano y nos felicitamos mutuamente, balanceándonos".

A continuación, los pilotos de la *Jasta* localizaron una formación de SPAD y Sopwith triplanos, pero ellos no parecieron muy animados a enfrentarse a los cazas alemanes en ese momento. Sin embargo, un poco después se entabló un combate. Von Richthofen continúa:

"Mi oponente tenía un aparato muy bueno y muy rápido. Sin embargo, no consiguió llegar a las líneas inglesas. Yo comencé a disparar contra él cuando estábamos sobre Lens. Empecé a disparar cuando todavía estaba demasiado lejos, pero aquello era simplemente uno de mis trucos ya que no quería tanto alcanzarle como atemorizarle. Lo conseguí y le alcancé. Comenzó a volar alrededor de mí y gradualmente me aproximé más y más".

"Finalmente, cuando casi le tocaba, apunté cuidadosamente a 45 metros. Escuché un sonido ligeramente silbante, una señal segura de que había alcanzado los depósitos de combustible. Luego vi una llama brillante y mi *lord (señor,* un nombre que le dieron los pilotos de caza alemanes a los ingleses) desapareció por debajo de mí. Aquella fue mi cuarta victoria del día".

Von Richthofen derribó un SPAD VII, un FE 2d, un BE 2e y un Sopwith triplano, mientras que su hermano Lothar también reclamó un SPAD VII y un BE biplaza.

Aquel grupo de pilotos de la *Jasta* 11 siguió anotando muchos registros durante el mes de mayo, con 30 victorias más, pero también sufrieron la muerte de otro piloto y Lothar y Allmenröder resultaron heridos; el primero mientras pilotaba el D III D.776/17 el día 13, y el segundo, de forma sorprendente, con el mismo aparato 12 días después. En un sentido más positivo, otro futuro as de la *Jasta* 11 disfrutó del éxito durante aquel periodo, Eberhardt Mohnicke, que llegó a esta unidad el último día

de abril procedente de la KG 2 con un derribo. Para finales del verano derribó otros seis aparatos británicos.

Su compañero de la *Jasta* 11, Karl Allmenröder, disfrutó de muchos éxitos con esta unidad entre febrero y junio de 1917, acumulando 30 derribos.

Poco después de que la unidad recibiera el envío de sus primeros Albatros D V, el Barón fue derribado y resultó herido el 6 de julio en un combate contra los FE 2 del Sqn 20, aunque consiguió realizar un aterrizaje forzoso con su dañado D V cerca de La Montagne, al sur de Wervicq-Sud. Esta acción llegó poco después de que hubiera sido seleccionado para mandar la primera *Jagdgeschwader* Nr I (JG I), formada en junio, que estaba compuesta por las cuatro *Jastas* a las que se ha hecho referencia con anterioridad, 4, 6, 10 y 11.

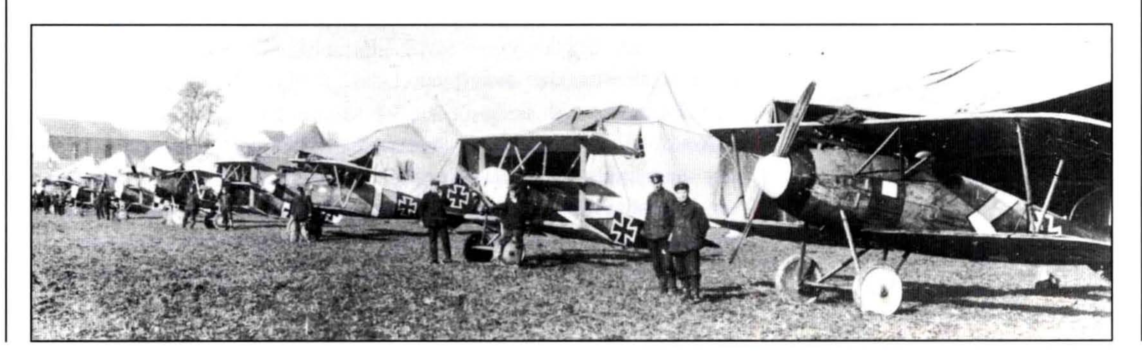
Mientras tanto, Karl Allmenröder murió el 27 de junio y Kurt Wolff fue ascendido para mandar la *Jasta* tras el destino de Richthofen en la JG I. Sin embargo, el nuevo jefe sólo duró unas cuantas semanas en su puesto ya que resultó herido el 11 de julio tras haber conseguido 31 victorias. Entonces, Willy Reinhard mandó la *Jasta* 11 hasta que también él resultó herido a comienzos de septiembre.

En el otoño comenzaron a llegar en pequeñas cantidades los Fokker Dr I y pronto la JG I tuvo suficientes triplanos en su dotación para utilizarlos de forma regular. Fueron los cazas básicos de esta unidad, excepto durante un breve periodo en el invierno de 1917-1918, hasta la llegada de los Fokker D VII a comienzos del verano de 1918.

## *Jasta* 12 a *Jasta* 16

La *Jasta* 12 fue otra unidad que contó con muchos pilotos excelentes. La mandó inicialmente Paul von Osterroht (siete victorias) hasta que éste murió en combate el 23 de abril. Su sucesor fue el Oblt Adolf Ritter von Tutschek, un bávaro con casi 26 años. Este antiguo oficial de infantería tanto en el frente occidental como en el oriental había recibido muchas condecoraciones como soldado y fue nombrado caballero incluso antes de convertirse en piloto. Llegó a la *Jasta* 2 a través de los biplazas y con ella logró tres victorias antes de asumir el mando de la *Jasta* 12. El 20 de mayo de 1917 Von Tutschek reclamó su décima victoria en la forma de un SPAD VII del Sqn 23. Para agosto Von Tutschek había logrado un total de 23 derribos y se le concedió la *Blue Max*. Sin embargo, también resultó gravemente herido por el as de la Real Aviación Naval C. D. Booker, del 8º Escuadrón Naval, aquel mismo mes. Después de una prolongada recuperación, Von Tutschek regresó al frente para mandar la JG II y, posteriormente, murió pilotando un Dr I con esta unidad en marzo de 1918.

**La *Jasta* 12 alineada en el campo de aviación de Toulis el 15 de marzo de 1918, periodo durante el cual utilizó una combinación de Albatros Scout y Fokker triplanos. Esta unidad se estaba actualizando de los D V a los triplanos cuando se tomó esta fotografía. Al igual que la mayoría de los pilotos de esta *Jasta*, Ulrich Neckel tuvo a su disposición un aparato de cada modelo de caza durante este periodo, los dos marcados con su punta de flecha blanca en el fuselaje. El distintivo de unidad de la *Jasta* 12 era la parte trasera del fuselaje y la cola en negro y con el morro en blanco. En primer plano se pueden ver los dos aparatos de Neckel, mostrando claramente los emblemas personales y los morros blancos tanto del Albatros como del Fokker.**

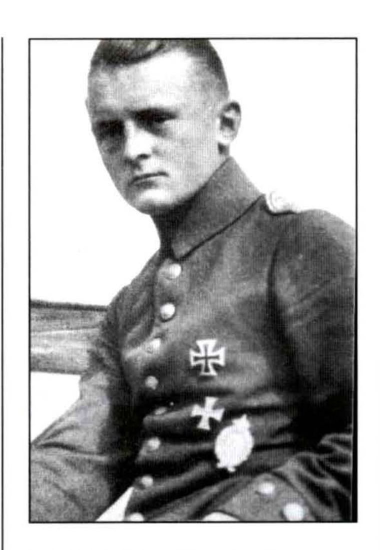


El Ltn Adolf Schulte fue el primer as de la *Jasta* 12 tras haber llegado a esta unidad en noviembre de 1916. Durante los primeros meses de 1917 consiguió derribar ocho aviones, pero se convirtió en una de las primeras bajas de la Batalla de Arras. El 12 de abril de 1917 colisionó con un FE 2d del Sqn 18 mientras pilotaba el Albatros D III D.1996/16; los tres hombres murieron. Otro piloto que logró nueve derribos en 1917 fue Reinhold Jörke, que llegaría a elevar su total hasta 14 para el final de la guerra volando con otras unidades. Finalmente, Friedrich Gille también consiguió seis victorias en 1917.

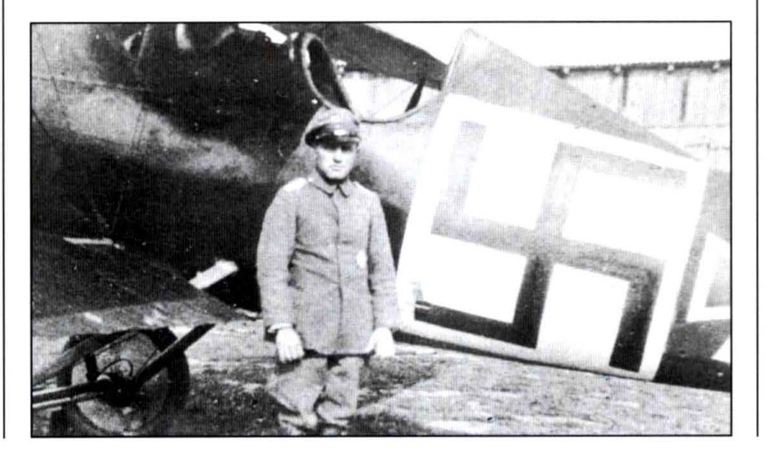
La distinción de registrar la victoria nº 100 de la *Jasta* 12 recayó en el as Viktor Schobinger el 21 de octubre de 1917. Este antiguo servidor de ametralladora que dejó las trincheras para convertirse en piloto pasó algún tiempo pilotando los biplazas antes de llegar a esta *Jasta*. Schobinger participó en el combate aéreo en el que su oficial al mando, Von Tutschek, resultó gravemente herido y consiguió derribar a C. D. Booker, del 8º Escuadrón Naval, momentos después de que éste se hubiera encargado del *Staffelführer*. Al igual que este último, el piloto británico también sobrevivió al enfrentamiento, pero puede que no lograra acabar definitivamente con Von Tutschek gracias a la oportuna acción de Schobinger. Viktor Schobinger consiguió sobrevivir a su periodo en el frente con un total de ocho victorias y pasó el resto de la guerra como instructor.

Otro as de la *Jasta* 12 de 1917 fue Ulrich Neckel, que finalizó la guerra con 30 victorias. Este antiguo miembro de la artillería que se convirtió en aviador llegó a la unidad tras haber acumulado cierta experiencia con los biplazas antes de pasar a formar parte de la *Jasta* 12 en septiembre de 1917. Para finales de aquel mes había logrado dos victorias y con la llegada de la primavera de 1918 el registro de Neckel subió a diez. Posteriormente, cambió la *Jasta* 12 por la *Jasta* 13. Durante su periodo con la primera de estas unidades Neckel tuvo la poco frecuente distinción de disponer tanto de un Albatros como de un triplano para volar, ambos adornados con su distintivo del galón blanco en el fuselaje. Desde finales de 1917 hasta comienzos de 1918 la *Jasta* 12 utilizó los dos modelos como parte de la JG II bajo el mando de Von Tutschek; esta *Jagdgeschwader* estaba compuesta por las *Jastas* 12, 13, 15 y 19.

Paul Billik disfrutó de sus primeros éxitos con la *Jasta* 12 en la primavera de 1917, anotando cuatro victorias, seguidas de cuatro más con la *Jasta* 7. En 1918 mandó la *Jasta* 52 y finalizó la guerra con 31 derri-



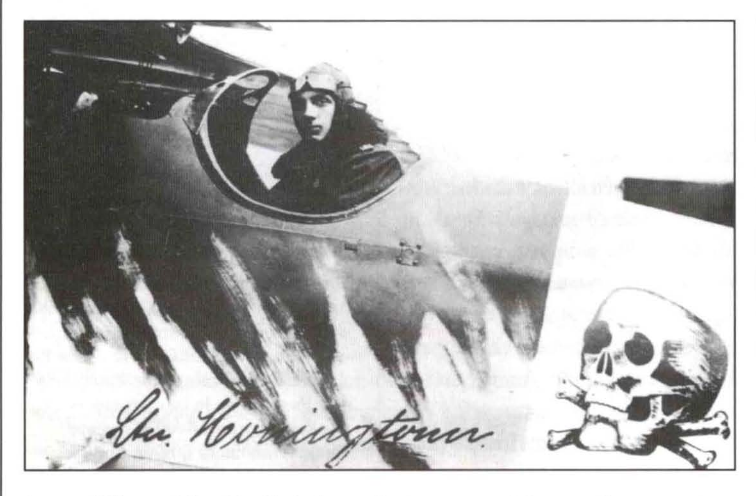
**Ulrich Neckel voló con la *Jasta* 12 en 1917-1918 y consiguió al menos diez victorias con esta unidad antes de trasladarse primero a la *Jasta* 13, después a la *Jasta* 19 y, finalmente, a la *Jasta* 6, en la que prestó sus servicios como oficial al mando. Neckel finalizó la guerra con 30 victorias y la *Blue Max*.**



**Antes de su periodo con la *Jasta* 7, Paul Billik había volado con la *Jasta* 12 a comienzos de 1917, pilotando este Albatros D V marcado con una gran esvástica negra sobre un recuadro blanco. Hermann Kunz, de la *Jasta* 7, también pintó su avión con una esvástica, influido tal vez, en la adopción del símbolo de la buena suerte, por la llegada de Billik a la *Jasta* 12. Este último piloto llegó a conseguir un total de 31 victorias, mayormente como jefe de la *Jasta* 52 en 1918.**



**Los Albatros D III de la *Jasta* 14 en la primavera de 1917. Se trata, de derecha a izquierda, del avión de Friedrich Vonschott con su poco habitual distintivo de la estrella, el D III de Berthold con la espada alada, (al tercer avión de exploración le falta el distintivo personal) y el aparato de Josef Veltjan con la flecha india blanca.**



**Kurt Monnington utilizó este Albatros D V, camuflado de forma poco habitual, durante su periodo con la *Jasta* 15. Llevaba este horrible motivo de la bandera pirata sobre una banda blanca en el fuselaje. El significado de este distintivo sigue sin estar claro ya que Monnington no había pertenecido a ningún regimiento de Húsares con la *Cabeza de la Muerte*; probablemente sólo le gustaba el emblema. Posteriormente, Monnington se convirtió en as.**

bos. Billik también finalizó el conflicto como prisionero de guerra tras haber sido derribado por detrás de las líneas aliadas el 10 de agosto.

Por las filas de la *Jasta* 14 pasaron varios pilotos de éxito durante 1917, incluidos Joseph Veltjens (al menos 10 de sus 35 victorias las consiguió pilotando los Albatros Scout) y Berthold. Con cinco derribos confirmados y uno sin confirmar, Hans Bowski también se convirtió en as con esta unidad en aquel mismo año, antes de resultar herido el 3 de septiembre. Posteriormente pasó a formar parte de la *Jasta* 51, pero no logró aumentar su registro.

Tras el ascenso de Rudolf Berthold al puesto de oficial al mando de la JG II en marzo de 1918, después de la desaparición de Von Tutschek, éste quiso que su antigua unidad, la *Jasta* 18, formara parte de su nuevo mando. Sin embargo, la única manera a través de la cual podía conseguirlo era intercambiar los pilotos de esta *Jasta* por los de la *Jasta* 15. Aparentemente fue una medida bastante extrema, pero se produjo y el intercambio masivo de pilotos tuvo lugar manteniendo las cuatro *Jastas* numeradas anteriormente intactas. Ya hemos mencionado con anterioridad varios de los mejores pilotos que formaban parte de la antigua *Jasta* 15 cuando es-



**Un alineamiento de los aparatos de la *Jasta* 15. Se trata, desde la derecha, del D V con manchas de Heinrich Gontermann con la banda roja del fuselaje (el piloto del segundo avión de exploración sigue siendo desconocido, aunque este avión tiene un acabado con manchas y una banda blanca en el fuselaje), el D V con la *cabeza de la muerte* de Monnington y el D.2042/17 de Haussmann.**



**El avión de Georg von Hantelmann llevaba un distintivo de la bandera pirata parecido en su forma al que utilizó Monnington. Sin embargo, en el caso de Von Hantelmann esta insignia se refería a su anterior pertenencia al Regimiento de Húsares Nº 17 de Braunschweiger, cuyos hombres llevaban la insignia de la *cabeza de la muerte* en la gorra. En este caso, se puede ver al piloto sentado en su Albatros D V, que también tiene el fuselaje en azul oscuro y la zona del morro en rojo, lo cual indica su pertenencia a la *Jasta* 15. Por último, las alas y el timón de este caza están cubiertos con tela de rombos.**

tuvieron con otras unidades y dado que las dos *Jastas* utilizaron los Albatros y los Fokker triplanos no resulta fácil establecer quién pilotó qué y cuándo. Sin embargo, se puede decir con autoridad que Ernst Udet consiguió ciertamente sus victorias segunda a sexta con la *Jasta* 15, antes de pasar a la *Jasta* 37 en agosto de 1917.

La Real *Jasta* 16 bávara tuvo a Ludwig Hanstein como su primer as; él logró sus victorias segunda a undécima entre marzo y octubre de 1917, momento tras el cual se trasladó a la *Jasta* 35. A pesar de ser prusiano, Hanstein pasó la mayor parte de su servicio activo en unidades bávaras y esto supuso pilotar un Fokker D II con la FA 9 el 12 de octubre de 1916, el día en el que obligó a un Sopwith 1 Ω Strutter de la Real Aviación de la Marina a realizar un aterrizaje forzoso en el campo de aviación de Friburgo durante una incursión aliada sobre Oldendorf. La *Jasta* 16b operó mayormente en el frente francés, pero cuando Hanstein asumió el mando de la *Jasta* 35, a finales de 1917, tuvo el mismo éxito contra los británicos. Después de casi dos sólidos años en el frente finalmente cayó ante un caza Bristol del Sqn 11 el 21 de marzo de 1918, momentos después de anotar su 16º derribo.

Karl Schattauer consiguió su primera victoria con la *Jasta* 23b y, al igual que Hanstein, parece que en aquel periodo no importaba que fuera prusiano, incluso cuando se trasladó a la *Jasta* 16b en septiembre. Schattauer resultó tan gravemente herido el 27 de mayo de 1918, momento en el cual ya tenía nueve victorias y operaba en el frente británico, que no volvió a entrar en acción.

**El Albatros D V de Theodor Rumpel, con las franjas tipo cebra, de la *Jasta* 16b. Rumpel logró dos derribos con esta *Jasta* antes de marcharse a la *Jasta* 23 para convertirse en as el 18 de febrero de 1918. Resultó gravemente herido el 24 de marzo.**



Durante gran parte del tiempo que Karl Schattauer estuvo con la *Jasta* 16b, el oficial al mando de esta unidad fue Heinrich Geigl. Este último había llegado a la *Jasta* el 17 de agosto de 1917 tras haber conseguido seis derribos con la *Jasta* 34. Este bávaro derribó su séptimo avión tres días después y para la primavera de 1918 su registro había subido a 12. Geigl murió poco después cuando su caza chocó con un Sopwith Camel del Sqn 65. Se le reconoció el caza británico como su 13ª y última victoria.

Karl Odebrett, aviador antes de la guerra, entró en combate en el frente ruso en 1915 antes de trasladarse a la *Jasta* 16 en Francia a finales del año siguiente. Tras traerse una victoria con él del Este, añadió otras seis antes de resultar ligeramente herido en septiembre de 1917 por el fuego antiaéreo. En diciembre Odebrett asumió el mando de la recién formada *Jasta* 42 y para el final de la guerra había reclamado 21 victorias. Murió de un fallo en el hígado en febrero de 1930 a la edad de 39 años.

Friedrich *(Fritz)* Ritter von Röth llegó a la *Jasta* 23 a comienzos de 1918 tras haber prestado anteriormente sus servicios en la artillería. Tras resultar herido y pasar un año en el hospital entró en la aviación y, a través de los biplazas, se convirtió en piloto de caza. Von Röth se aficionó a los globos desde comienzos de 1918, hasta tal punto que sólo uno de sus primeros diez derribos fue un avión. Después de trasladarse a la *Jasta* 16 posteriormente, en 1918, finalizó la guerra con 28 victorias, 20 de las cuales fueron globos. Esto convirtió a Röth en el piloto alemán con más victorias contra estos peligrosos blancos. La mayor parte de sus ataques los planeaba cuidadosamente, como cuenta Carl Degelow, un as de la *Jasta* 7 y posteriormente de la *Jasta* 40:

"Al intentar derribar los globos fijos, las condiciones del viento eran de gran importancia. Esto lo demostró de forma hábil el Oblt *Fritz* Ritter von Röth, nuestro mejor as en lo que se refiere a hacer explotar globos. Antes de cada ataque él pasaba horas y horas seguidas observando a través de un telescopio las maniobras de los aviones que protegían su blanco seleccionado. Y lo que es más importante, dedicaba un tiempo considerable a las tablas de predicción climatológica. Solía esperar un día favorable en el que el viento soplara un tanto paralelo al frente y a lo largo de los globos. A continuación, ascendía hasta una cota muy elevada y se lanzaba en picado directo hacia la fila cuidadosamente dispuesta de cámaras de gas británicas. Mediante esta táctica Von Röth conseguía, lo primero de todo, una aproximación rápida e inadvertida hacia los globos. En segundo lugar, la velocidad de su caza monoplaza, complementada por la velocidad del viento, le permitía volar tan rápido a través de la cortina de fuego de ametralladoras y de fuego antiaéreo de protección que era un blanco que se movía demasiado rápido como para alcanzarlo".

La historia de Otto Kissenberth, otro as de la *Jasta* 16b, merece por sí sola un libro propio. Nacido en Baviera en febrero de 1893, estudió en Francia antes de conseguir su título de ingeniero en Múnich. A continuación, Kissenberth comenzó a trabajar en una compañía aeronáutica antes de pasarse a la aviación militar tras el estallido de la guerra. Herido mientras pilotaba los biplazas, regresó para convertirse en piloto de caza con la *Kek* Einsisheim y en su primer combate real derribó tres bombarderos atacantes el 12 de octubre de 1916. A finales de la primavera de 1917 Kissenberth se trasladó a la *Jasta* 16b, con la que consiguió sus tres siguientes victorias, antes de llegar a la *Jasta* 23b.



**Oliver Freiherr von Beaulieu-Marconnay, que logró 25 victorias en la I Guerra Mundial, comenzó su carrera de combate con la *Jasta* 15 y consiguió sus primeros derribos con los Albatros. Su avión estaba pintado con la insignia del hierro de marcar del 4º Regimiento prusiano de Dragones y posteriormente utilizó este mismo distintivo en sus D VII. Murió a causa de sus heridas el 16 de octubre de 1918 a la edad de 20 años.**

**Ludwig Hanstein utilizó este Albatros D V mientras mandó la *Jasta* 35b; en su fuselaje había una estrella de seis puntas. Consiguió 16 derribos antes de su muerte el 31 de marzo de 1918. Hanstein fue derribado en combate por un caza Bristol del Sqn 11. Destacan los espejos retrovisores y la mira telescópica del arma.**



Friedrich *Fritz* Ritter von Röth mandó la *Jasta* 16b tras su periodo en la *Jasta* 23b. Aquí está apoyado en un Albatros D Va en el que se puede apreciar la cola negra de la *Jasta* 16b, así como una banda de color en el fuselaje y su insignia personal. Destaca el indicador de velocidad anemómetro (ASI) y el montante auxiliar por encima y por detrás del brazo derecho de Von Röth.

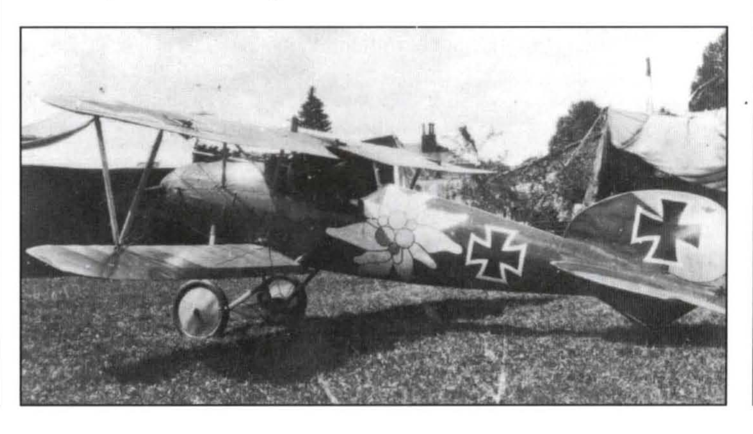


Otto Kissenberth voló con la *Kek* Enisheim antes de prestar sus servicios en la *Jasta* 16b, con la que elevó su registro a seis. A continuación, mandó la *Jasta* 23b. A pesar de llevar gafas, Kissenberth logró 20 derribos antes de resultar herido el 19 de mayo de 1918 en un accidente mientras pilotaba un Sopwith Camel capturado.



A finales de año tenía 18 derribos en su haber y le habían nombrado jefe de su unidad.

A comienzos de 1918 Kissenberth elevó su total a 20, pero resultó gravemente herido pilotando un Sopwith Camel capturado y nunca volvió a ser considerado lo suficientemente apto como para volver al frente. Tras haber sobrevivido a la guerra, Kissenberth murió en una caída escalando en los Alpes bávaros en agosto de 1919.



El Albatros D V de Kissenberth con el fuselaje negro de la *Jasta* 16b. El emblema de la flor edelweiss está en blanco, con los estambres amarillos, el timón en barniz claro y las alas superiores y el plano de cola en verde y malva.

# LOS GRUPOS DE CAZA

A pesar de la formación de la JG I en junio de 1917, no se realizaron más agrupaciones permanentes grandes de *Jastas* hasta el 2 de febrero de 1918, periodo en el cual se crearon las JG II y III bajo el mando de Adolf Ritter von Tutschek y Bruno Loerzer, respectivamente.

Sin embargo, la idea de los grupos se había considerado por vez primera ya en abril de 1917 con la creación de un *Jagdgruppe* del 6º Ejército, mandado por Manfred von Richthofen y que estaba compuesto por las *Jastas* 3, 4, 11 y 33. Cabe destacar que estas no fueron las mismas cuatro unidades que, en junio de aquel año, conformaron la JG I. Principalmente, el primer *Jagdgruppe* existió esencialmente por cuestiones de administración del Sector del 6º Ejército alemán. No implicaba que estas cuatro unidades volaran juntas de forma regular como una gran formación, aunque Von Richthofen fue capaz de planear, hasta cierto punto, operaciones sobre el sector del que era responsable, superponiendo las zonas de patrullas según fuera necesario.

Prácticamente, el Barón siguió mandando su propia *Jasta* 11, pero tenía el control de mando sobre las otras tres unidades también, aunque la mayor parte de las salidas diarias todavía las mandaban y las planeaban los *Staffelführer*, a no ser que hubiera una ofensiva importante en marcha.

Los *Jagdgruppen* no permanentes se hicieron más familiares posteriormente, y para el otoño de 1917 se habían formado algunos, pero mayormente sólo para periodos limitados, de tal forma que cooperaran con una ofensiva o batalla terrestre. Algunos fueron conocidos por un número, mientras que otros adoptaron el nombre de su jefe o zona, como el *Jagdgruppe Lille* o el *Jagdgruppe Tutschek*. Algunos no duraron mucho tiempo; por ejemplo, el *Jagdgruppe Tutschek* (compuesto por las *Jastas* 12, 30 y 37) sólo existió entre el 4 y el 11 de agosto de 1917.

Los ases alemanes podían mandar y de hecho mandaban estos grupos, aunque otros eran mandados por jefes superiores regulares. Una vez que se formó la JG I, que era una agrupación permanente, Von Richthofen, como su primer jefe, no sólo controló las operaciones, sino también los jefes de sustitución, y hasta cierto punto aquellos pilotos que se iban a quedar y los que no.

A finales de 1916 se habían formado casi 30 *Jastas,* y todas, excepto la *Jasta* 25 que operaba en el frente de Macedonia, operaban en Francia; cabe destacar que las *Jastas* 1, 31 y 39 pasaron un breve periodo de combate en Italia, mientras que la *Jasta* 55 operó en Palestina.

Algunas de estas unidades iban a ser bastante famosas, mientras que otras permanecieron en una relativa oscuridad. Las de la parte norte del frente, el sector británico, tendieron a participar en más combates que las de los sectores del sur franceses, y la impresión es que las unidades y los pilotos más experimentados combatieron contra la RNAS (Real Aviación de la Marina) y el RFC/RAF. Sin embargo, algunos pilotos de éxito acumularon re-

gistros respetables contra los franceses y permanecieron en el frente francés hasta el final de la guerra. Von Richthofen y sus pilotos combatieron en el frente británico de forma casi exclusiva y sólo se enfrentaron a aparatos franceses donde los sectores británicos y franceses se conectaban.

## *JASTA* 17 EN ADELANTE

La *Jasta* 17 operó en el frente francés durante sus primeros días. Su mejor as, Julius Buckler, comenzó a anotar registros contra los aviones franceses en diciembre de 1916 y se convirtió en as en abril de 1917. A continuación, esta unidad se trasladó al frente británico, donde Buckler siguió aumentando su total. Este antiguo miembro de la infantería había comenzado su vida laboral como techador, con la idea de ser arquitecto, y había acabado trabajando para Anthony Fokker, el famoso diseñador aeronáutico holandés. Para noviembre de 1917 había aumentado su registro hasta 30, pero posteriormente resultó gravemente herido. Sólo pudo regresar a la *Jasta* 17 en la primavera de 1918. Durante la segunda mitad de 1917 Buckler tuvo con frecuencia dos aviones a su disposición de tal forma que siempre podía volar; estos cazas fueron bautizados como *Lilly* y *Mops*. Más tarde escribió sobre sus numerosos enfrentamientos; la siguiente narración es una de las acciones habituales en las que participó en 1917-1918:

"Llegó un informe desde el aeródromo, 'Aviador enemigo sobre Brujas'. Como todo el mundo estaba durmiendo me fui solo al campo de aviación, me subí a mi *Mops* sólo con la camisa, los pantalones, el pañuelo y las gafas puestas y volé hacia aquella vieja ciudad de Flandes".

"Había rayos, y las gotas de lluvia me pinchaban la cara como agujas. A 200 metros entré en las nubes, vi un agujero, pasé a través de él y llegué de nuevo a las nubes, ascendí incluso más y finalmente, a 3.200 metros de altitud, me encontré con el cielo azul y el luminoso brillo del sol por encima de mí".

"Un compacto mar blanco de nubes me separaba de la tierra. Resultaba tan bonito volar allí arriba con el brillo del sol sobre las nubes pacífi-

**Los pilotos ases de la *Jasta* 18. Sentados en la fila delantera de izquierda a derecha se encuentran Paul Strähle (15 derribos), Josef Veltjens (35 derribos), el oficial al mando de la unidad Rudolf Berthold (44 derribos), Harold Auffarth (30 derribos) y Otto Schober. De pie en el fondo, nuevamente de izquierda a derecha, se encuentran Hugo Schäfer (11 derribos), Richard Runge (8 derribos), Ernst Turck (1 derribo), Walter Dingel (2 derribos) y Arthur Rahn (6 derribos).**





Josef Veltjens siguió teniendo su avión marcado con el diseño de la flecha alada que se puede ver aquí; probablemente esta fotografía del Albatros se tomó en febrero de 1918 mientras él todavía era miembro de la *Jasta* 18. Por ello, aparte de su distintivo personal de la flecha blanca, el caza tenía el morro rojo y el fuselaje azul.

camente adormiladas que me olvidé por completo de la guerra. En aquella soledad me encontré con un aviador enemigo".

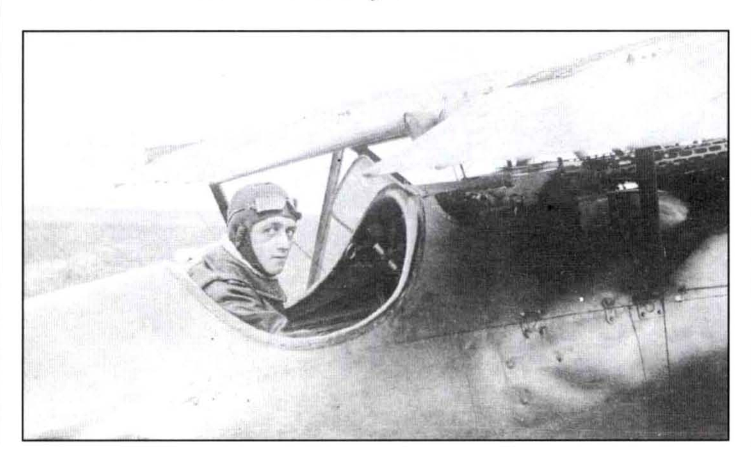
"Procedía de la dirección de Brujas y evidentemente se encontraba en el proceso de volar hacia casa. Volaba a unos 200 metros por encima de mí. Le seguí, aceleré mi *Mops* hasta las 2.000 revoluciones, ascendí y disparé desde abajo".

"Él dio media vuelta inmediatamente, que es lo que yo quería. Yo hice que huía. Él se colocó detrás de mí y luego yo realicé un viraje repentino. Me pasó a toda velocidad y, colocado sobre su cuello, le lancé un par de ráfagas bien dirigidas desde unos 15 a 20 metros de distancia. Su aparato soltó humo y luego se incendió envuelto en llamas".

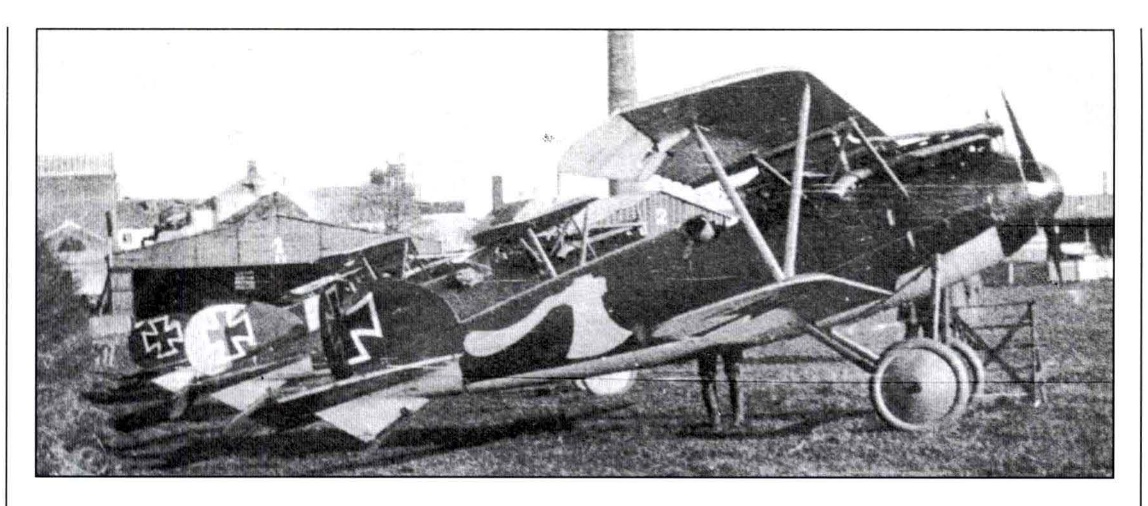
"Vi al ocupante ponerse de pie. Aquel hombre valiente no quería quemarse y prefirió saltar y morir desde 3.000 metros antes que una muerte abrasadora. No puedo describir lo que pasó dentro de mí cuando vi a aquella persona hundirse en las profundidades ante mis ojos, seguida del aparato incendiado".

Buckler, herido nuevamente el 6 de mayo (su quinta herida de la guerra) y con su registro en 33, no regresó hasta el otoño, añadiendo sus tres últimos derribos durante octubre. Murió en Berlín en 1960.

Georg Strasser fue el único anotador destacado de la *Jasta* 17 en 1916-1917 ya que derribó a siete adversarios antes de resultar gravemente herido en diciembre. También era *Vizefeldwebel*.



Hugo Schäfer posa para la cámara en su Albatros D V marcado con una serpiente, durante su estancia en la *Jasta* 18. Se llevó este aparato con él durante el intercambio de pilotos con la *Jasta* 15 y tenía los colores reglamentarios de la unidad con el morro rojo y el fuselaje azul.



**Paul Sträle pilotó este D V (D.4594/17) marcado con un hacha. Aunque él utilizó este avión en la *Jasta* 18, esta fotografía se tomó a finales de 1917 tras su traslado a la *Jasta* 57. Se puede ver al caza encabezando un alineamiento de otros Albatros Scout en el campo de aviación de Boistrancourt.**

**El Albatros D II, pilotado por el Ltn Wilhelm Leusch de la *Jasta* 19, en torno a abril de 1917. El distintivo personal de este piloto consistía en una "L" negra con borde blanco en el característico estilo de esta *Jasta* en aquella época. Más tarde, Leusch mandó la *Jasta* y finalizó la guerra con cinco victorias. Destaca el radiador Windhoff por debajo de los montantes del fuselaje.**

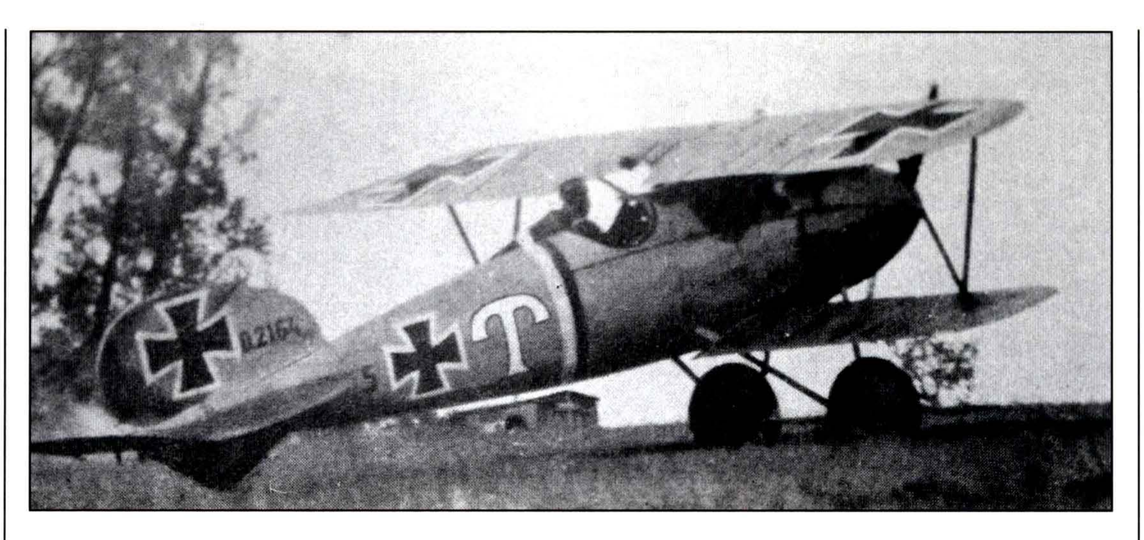
La *Jasta* 18 ya se ha tratado en parte anteriormente cuando el gran intercambio de pilotos que se llevó a cabo con la *Jasta* 15 tras el ascenso de Rudolf Berthold. Entre el 14 de abril de 1917 y el 2 de octubre, Berthold aumentó su registro hasta 28 pilotando un Albatros y, quizá, un Pfalz D III; 14 de estos derribos los reclamó sólo en septiembre. Al igual que Buckler, de la *Jasta* 17, Berthold fue conocido por su serie de heridas y lesiones, pero estas nunca le alejaron del frente durante mucho tiempo. Derribado en una ocasión, sufrió una fractura de cráneo, la rotura de la nariz, de la pelvis y heridas en el muslo. De hecho, finalmente las heridas le obligaron a dejar la *Jasta* 18 cuando se destrozó la parte superior del brazo derecho en combate, en octubre de 1917. Tras su regreso para mandar la JG II en febrero de 1918, el brazo herido de Berthold todavía estaba prácticamente inútil, pero aun así disfrutó del éxito en combate.

Richard Runge, de Hamburgo, reclamó siete de sus ocho victorias con la *Jasta* 18 en 1917, antes de ser derribado envuelto en llamas por el Tte K. B. Montgomery del Sqn 45 sólo una semana antes de su 27º cumpleaños. Otro as del Albatros de aquel mismo año fue Ernst Wiessner, de Stuttgart. Cayó ante la tripulación de un FE 2 del Sqn 20 el 7 de junio, después de haber logrado cinco victorias y otra sin confirmar.



Erich Hahn asumió el mando de la *Jasta* 19 en noviembre de 1916 después de haber logrado una victoria con la *Jasta* 1. Al mando de su nueva unidad derribó tres aparatos franceses y dos globos en abril de 1917; uno de los primeros fue un SPAD VII pilotado por el as francés René Doumer el día 26. Sin embargo, el 4 de septiembre de 1917 él mismo cayó ante otro as francés, Georges Madon, de la Spa 38; se convirtió en el 16º derribo de este último. Hahn había sido el primer piloto de la *Jasta* en recibir la Cruz de Caballero de la Orden Militar Sajona de San Enrique.

Ernst Hess mandó la *Jasta* 19 desde el 18 de septiembre de 1917 tras haber llegado a esta unidad desde la *Jasta* 28, donde había elevado su registro hasta 14. Tras lograr




Karl Thom pilotó el Albatros D V D.2164/17 mientras estuvo en la *Jasta* 21. Lleva tanto el distintivo de la unidad con una banda blanca y negra en el fuselaje como su emblema personal en la forma de una "T" blanca. También destaca el pequeño "5" negro entre la cruz del fuselaje y la cola, y un reposacabezas. Es posible que este aparato lo pilotara también su compañero as Ltn Emil Thuy, que logró 13 de sus 35 victorias finales durante su periodo con la *Jasta* 21.

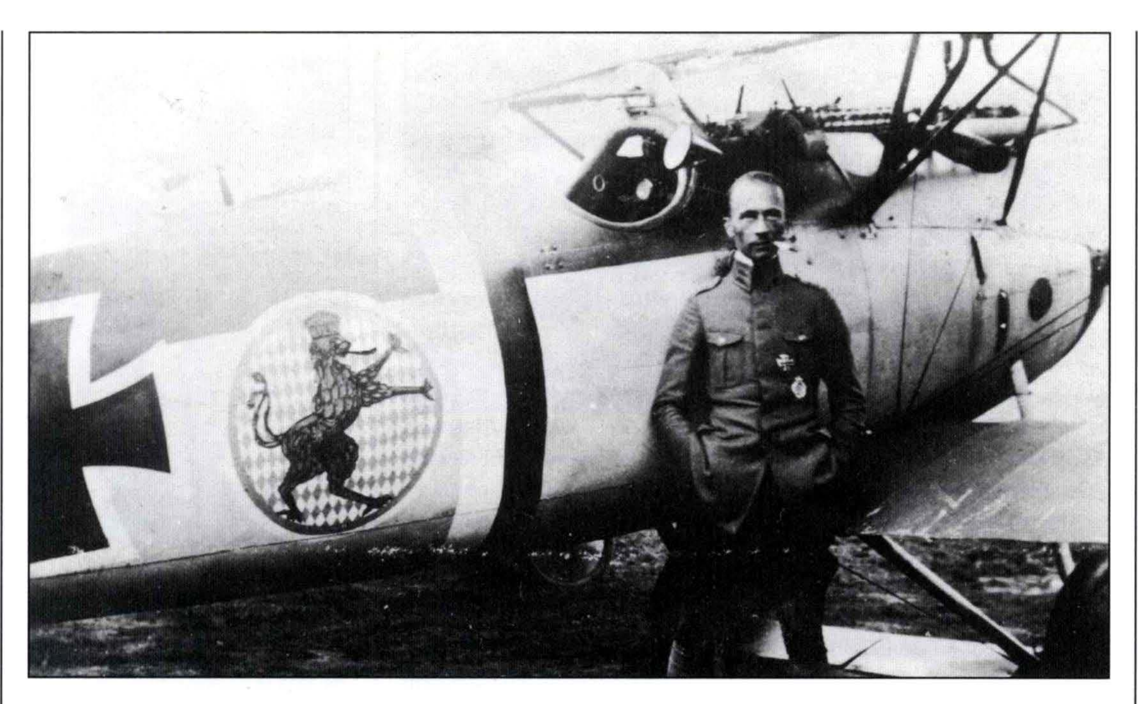
tres victorias más fue derribado con el Albatros D Va 5347/17 el 23 de diciembre; su muerte se atribuyó al Adjudant De Kergolay de la N96; ésta fue la primera victoria de este francés. Así se puede comprobar cómo la experiencia no puede superar a la fortuna.

Walter Böning, que finalizaría su guerra el 30 de mayo de 1918 con la *Jasta* 76 y con 17 derribos, logró sus seis primeras victorias con la *Jasta* 19. Este bávaro, antiguo miembro de la infantería, había pilotado los biplazas con la FA6b antes de convertirse en piloto de caza. Destinado a la *Jasta* 19, derribó dos aviones franceses y un globo en abril de 1917, y posteriormente cuatro aviones franceses más antes de finales de año.

La *Jagdstaffel* 21 sajona tuvo nombres importantes entre sus pilotos. Karl Thom fue soldado antes de la guerra y fue herido y condecorado durante las primeras semanas del conflicto. Una vez que se convirtió en aviador, prestó sus servicios en los biplazas en Vosges y posteriormente en Rumanía. Derribado y capturado mientras volaba en esta última región, consiguió llevar a buen término una huida, que posteriormente se convertiría en una mala noticia para muchos aviadores aliados en el frente occidental. Como suboficial cuando fue destinado a la *Jasta* 21, Thom logró 14 victorias antes de finales de 1917 en el frente francés, pero resultó herido en un ataque contra un globo el 23 de diciembre. Para el 4 de agosto su registro había subido a 27 victorias (todos los derribos excepto cuatro los logró contra los franceses) y aunque también consiguió la *Blue Max*, no fue ascendido a oficial hasta el 11 de agosto de 1918. Todos los aviones de Thom llevaban una gran "T" en el fuselaje.

El bávaro Eduard Ritter von Schleich dio cuenta de 35 aviones franceses y británicos y de un globo durante la guerra y también recibió la codiciada *Blue Max*. Nacido en Múnich, fue conocido como el *Caballero negro* debido al color de su avión. Más mayor que la mayoría de los pilotos (tenía 26 años cuando comenzó la guerra), Von Schleich había prestado sus servicios anteriormente en la infantería antes de la guerra y fue ascendido a oficial en 1910. Después de un periodo con los biplazas, se convirtió en piloto de la *Jasta* en mayo de 1917 y pronto comenzó a destacar como as de caza.

El 29 de septiembre Von Schleich dio cuenta de su 25ª victoria y después de un descanso como director de una *Jastaschule* (academia de es-



**El as alemán Eduard Ritter von Schleich (el *Caballero negro*) pilotó inicialmente este famoso Albatros D V con la *Jasta* 21. El fuselaje es de dos colores y la banda blanca y negra del mismo va inmediatamente por detrás de la cabina. Por último, el león bávaro adorna un círculo de diamantes en blanco y azul.**

cuadrillas de caza), asumió el mando del *Jagdgruppe* 8 en 1918, que en última instancia se convertiría en la JG IV. Alcanzó una graduación importante en la II Guerra Mundial, pero finalmente murió en 1947 debido a su mala salud cuando todavía era prisionero de guerra británico. Aunque conocido por sus aviones completamente negros, el Albatros camuflado "normal" de Von Schleich de 1917 llevaba el emblema del león bávaro sobre un circulo blanco y azul con diamantes, pintado directamente sobre el fuselaje barnizado.

Emil Thuy, de Westfalia, resultó herido como soldado antes de prestar sus servicios en la aviación. Thuy llegó finalmente a la *Jasta* 21 a comienzos de 1917 tras haber pasado por los biplazas en 1915 y haber reclamado un derribo con la FFA33 en septiembre de 1915. Consiguió otras 13 victorias antes de septiembre de 1917 volando en el frente francés y luego fue enviado a la *Jasta* 28 para mandarla. Thuy, que por entonces prestaba sus servicios en el frente británico, añadió varios derribos más a su total con los Albatros Scout antes de que la *Jasta* 28 se reequipara con los biplanos Fokker. Sobrevivió a la guerra con 35 victorias y la *Blue Max* pero acabó muriendo en un accidente de vuelo mientras trabajaba en la instrucción de pilotos para la nueva Luftwaffe en la URSS en 1930.

Fritz Höhn logró 21 victorias antes del final de la guerra, las diez primeras volando con la *Jasta* 21 desde finales de 1917 hasta que resultó herido al atacar un globo el 20 de abril de 1918. La mayor parte de sus derribos los logró probablemente con los Albatros D V, aunque también pilotó los cazas Pfalz. Höhn, que más tarde entraría en combate con las *Jastas* 81, 60 y 41, fue conocido como algo parecido a un "cazaglobos" ya que al menos diez de sus victorias las logró contra estos peligrosos blancos. Finalmente, murió en combate a manos de un piloto francés de la Spa 67 mientras pilotaba un biplano Fokker el 3 de octubre de 1918.

Ya se ha mencionado a Heinrich Claudius Kroll, que prestó sus servicios en la *Jasta* 9 antes de pasar a formar parte de la *Jasta* 24 como su

jefe. La otra estrella de esta última unidad fue otro veterano piloto suboficial, Friedrich Altemeier, que tenía más de 30 años durante su periodo más peligroso en el frente. Procedente de una ciudad cerca de Hanóver, había trabajado en la poderosa fábrica Krupps antes de la guerra y luego prestó sus servicios en la infantería. Después de resultar herido, Altemeier se pasó a la aviación y después de un periodo en los biplazas en 1916, finalmente llegó a los cazas a comienzos de 1917.

La *Jasta* 24s estaba situada por entonces justo delante del frente británico y antes de final de año Altemeier logró nueve victorias en combates aéreos; este total incluía cuatro SPAD, dos Sopwith triplanos y un Nieuport Scout. Reclamó otras cuatro victorias confirmadas con los Albatros D V a comienzos de 1918, una de las cuales resultó ser la 50ª victoria de la unidad. Este derribo llegó el 22 de marzo de 1918 cuando Altemeier se adelantó a Kroll para la media centena por veinte minutos. El registro final de Altemeier, herido tres veces durante la guerra, se situó en 21.

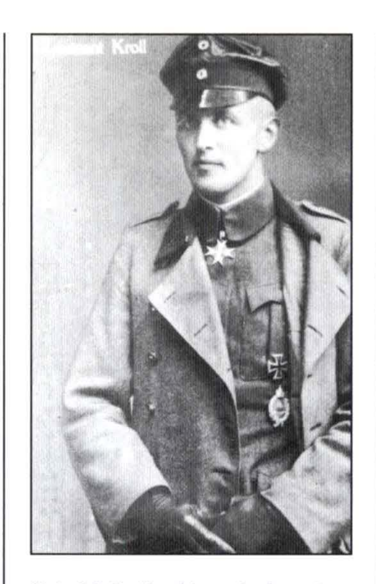
Bruno Loerzer, que ya ha aparecido en este volumen, fue uno de los pilotos de más éxito de la *Jasta* 26. Después de pilotar los biplazas, pasó a prestar sus servicios con un Fokker *Eindecker* (con el que logró dos victorias), y mandó la *Jasta* 26 desde su formación en enero de 1917 hasta que asumió el mando de la JG III al siguiente mes de febrero. Durante aquel periodo, Loerzer acumuló otras 21 victorias, y al final de la guerra su registro se situó en 44 derribos. Muy amigo de Hermann Göring, alcanzó una elevada graduación en la Luftwaffe y murió en 1960.

Fritz Loerzer fue seminarista antes de la guerra, así que fue llamado el *pastor volador* por los demás pilotos. Prestó sus servicios en primer lugar en la *Jasta* 6 (un derribo), luego con la unidad de su hermano, que finalmente mandó él cuando Bruno se marchó a la JG III. Fritz permaneció en la *Jasta* 26 hasta el 12 de junio de 1918, el día en que fue derribado y hecho prisionero por el Capt R. C. Phillips del Sqn 2 del AFC. El registro del alemán estaba situado por entonces en 11 victorias. Fritz Loerzer murió en 1952 cuando sólo tenía 59 años.

Otto Fruhner se convirtió en el piloto con más victorias de la *Jasta* 26 con 27, y aunque fue propuesto para la *Blue Max*, el Armisticio entró en vigor antes de su concesión. Llegó al servicio en la aviación como mecánico a finales de 1914, pero pronto surgió en él el deseo de volar. Tras prestar sus servicios como piloto de los biplazas en el frente oriental, Fruhner se ofreció voluntario a continuación para los monoplazas y acabó siendo destinado a la *Jasta* 26; se había convertido en as a comienzos de 1918. Al igual que Bruno Loerzer, Fruhner también alcanzó una graduación importante dentro de la Luftwaffe. Murió en junio de 1965.

Otro victorioso piloto de los Albatros de la *Jasta* 26 en 1917 fue Xaver Dannhuber, cuya primera victoria tomó la forma de un globo derribado el 12 de agosto. El 27 de septiembre se convirtió en as y durante el mes de octubre duplicó su registro, pero poco después resultó herido mientras probaba un Pfalz Scout con la *Jasta* 79b, que por entonces mandaba. Dannhuber no regresó al frente hasta las últimas semanas de la guerra, aunque sí logró su 11ª, y última, victoria el 14 de octubre de 1918.

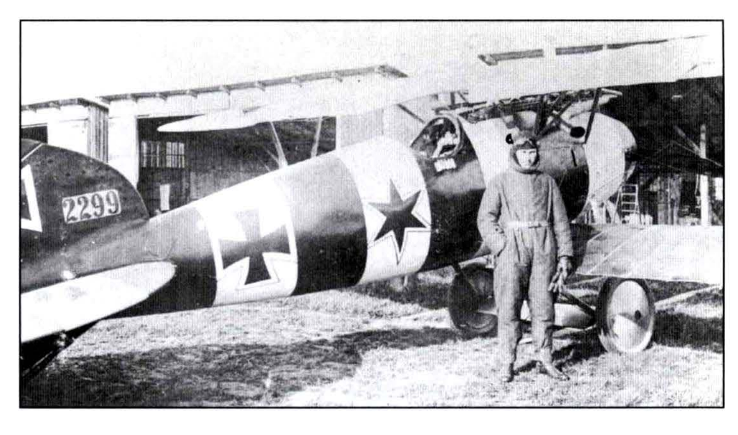
Walter Blume disfrutó de una guerra victoriosa volando con la *Jasta* 9 en 1918, aunque realmente hizo su aparición en combate con la *Jasta* 26 en 1917. Nacido en Silesia, fue otro futuro aviador que anteriormente había sufrido heridas en los primeros combates terrestres con el Ejército de Tierra. Blu-




**Heinrich Kroll voló con la *Jasta* 9 antes de trasladarse a la *Jasta* 24 como *Staffelführer*. Una herida de combate que sufrió el 14 de agosto de 1918 le mantuvo fuera de la guerra, pero por aquel entonces ya había recibido la *Blue Max* y su registro se había situado en 33.**

**Bruno Loerzer mandó la *Jasta* 26 y posteriormente la JG III. Para el final de la guerra había conseguido 44 victorias. Amigo personal de Hermann Göring, con el que voló en 1916-1917, más tarde llegó a ser oficial de alta graduación en la Luftwaffe.**





**Se puede ver el Albatros D V D.2299/17 de Loerzer a finales de 1917 cuando era el jefe de la *Jasta* 26. Todo el fuselaje y la cola estaban decorados con las bandas blancas y negras de la *Jasta* 26, mientras que su emblema personal era una estrella de seis puntas. Las alas son de tela con rombos, cubierta con finas cintas en las costillas, y los cubrerruedas son grises.**

me llegó a la *Jasta* 26 después del servicio en los biplazas en la primavera de 1917, y a finales de año tenía seis victorias en su haber. Posteriormente, llegó el traslado a la *Jasta* 9, con la que obtuvo la *Blue Max* el 2 de octubre de 1918, tras haber logrado la mayor parte de sus derribos con esta última unidad contra los franceses. Murió en 1964 a la edad de 68 años.

Después de prestar sus servicios en la *Jasta* 26, Hermann Göring se marchó para asumir el mando de la *Jasta* 27 el 17 de mayo de 1917; tenía siete victorias hasta entonces, dos con los biplazas, una con un Fokker *Eindecker* y cuatro con la *Jasta* 26. Göring mandó numerosas patrullas e interceptaciones y presentó varias reclamaciones durante 1917. A finales de año tenía en total 16 victorias reconocidas y su informe de combate del 8 de junio de 1917 (pilotando el Albatros D III D.2049/17) decía así:

"Ataqué contra un Nieuport que me atacó desde arriba. Le disparé y le seguí en un combate continuado en espiral hacia abajo. Él constantemente viraba hacia arriba, finalmente le obligué a aterrizar cerca de Moorslede, donde dio una vuelta de campana y el avión se incendió. Toda la *Jagdstaffel* 8 presenció aquel combate aéreo, en parte desde el aire y en parte desde tierra. Según mi opinión, así como la de la *Jasta* 8, no hubo ninguna posibilidad para otro aparato".

Este último comentario parece indicar que él se quería asegurar de que ningún otro piloto que hubiera volado en las inmediaciones pudiera llegar y reclamar la acción. Como resultó ser, el piloto británico implicado, alférez F. S. Slee de Perth, Australia occidental, sólo llevaba con su unidad (el Sqn 1, equipado con los Nieuport Scout) cuatro días y aquel era su primer vuelo de la guerra. No fue contrincante para el experimentado Hermann Göring. Slee, que fue hecho prisionero, sobrevivió a la guerra y vivió hasta 1967.

Posteriormente, aquel verano, Göring recibió un Albatros D V y el 21 de septiembre utilizó este avión para derribar un caza Bristol.

A comienzos del año nuevo esta unidad recibió los triplanos y Göring utilizó los Dr I para aumentar su registro hasta 21 para junio; obtuvo la *Blue Max* después de su 18ª victoria. Asumió el mando de la prestigiosa JG I a mediados de 1918 y logró su último derribo en julio.

Hay que decir que varias de las reclamaciones de Göring son muy sospechosas, con pocas pruebas de una baja que se corresponda en los informes británicos. Willi Kampe

**Hermann Göring, *Staffelführer* de la *Jasta* 27. En total logró (o al menos reclamó) 22 victorias en combate, la última como jefe de la JG I en 1918.**





**El jefe de la *Jasta* 28w Otto Hartmann (en el centro de la fotografía con las manos a la espalda) y sus pilotos en 1917. En el fondo, de izquierda a derecha, se encuentran el Ltn Lamprecht, Erwin Wenig (4 derribos), Erich Weiss (2 derribos) y Kurt Wittekund (2 derribos). En la fila central, nuevamente de izquierda a derecha, están el Vfw Bärenfänger, el Vfw Wagner, el Ltn Koch, Hartmann, Karl Bolle (36 derribos), Ernst Hess (17 derribos) y el Oblt Weber. Por último, en la fila delantera de izquierda a derecha se encuentran Max Müller (36 derribos), Franz Ray (17 derribos) y August Hanko (5 derribos).**

fue uno de los pilotos de más éxito de Göring con los Albatros. Igualmente un veterano suboficial, también había sido soldado antes de la guerra, pero tras pasarse a la aviación, llegó a los cazas desde los biplanos. Kampe, que formó parte de la *Jasta* 27 desde febrero de 1917, tuvo un comienzo lento, pero entre agosto y diciembre logró seis victorias y durante las primeras semanas de 1918 (pilotando los triplanos) consiguió dos más. Murió en combate contra los bombarderos Airco DH 4 del Sqn 27 el 8 de marzo, obteniendo su última victoria en este último enfrentamiento.

Helmut Dilthey fue otro de los que lograron victorias en 1917. Llegó al servicio en la aviación a finales de 1914 y luego prestó sus servicios en el frente ruso con los biplazas. Fue destinado a la *Jasta* 27 en mayo de 1917 y logró cinco o seis victorias con los Albatros antes de asumir el mando de la Jasta 40s en abril de 1918. Dilthey consiguió un derribo más antes de perder la vida al atacar un Airco DH 9 del Sqn 107; parece que su avión fue alcanzado por la artillería antiaérea alemana.

La luz guía de la Real *Jagdstaffel* 28 de Wurtemberg fue Max Müller. También era más mayor de lo habitual ya que tenía 27 años cuando estallaron las hostilidades; antes de la guerra fue mecánico y conductor en el ejército. Müller se trasladó a la aviación en 1913, y aunque se convirtió en piloto antes del comienzo de la guerra, poco después se rompió las dos piernas en un grave accidente y esto retrasó su llegada al frente durante algunos meses.

Cuando finalmente Müller pudo pilotar los biplazas, recibió rápidamente varias condecoraciones antes de trasladarse a los cazas. Después de lograr cinco derribos con la *Jasta* 2, se pasó a la *Jasta* 28, con la que aumentó su registro hasta 29, antes de volver a la *Jasta* 2. Müller murió en combate el 9 de enero de 1918.

Otro as de la *Jasta* 28 fue Franz Ray, que derribó ocho aviones británicos en 1917 después de prestar sus servicios en la *Jasta* 1 en 1916. En última

instancia, asumió el mando de la *Jasta* 49 y finalizó la guerra con un total de 17 derribos, de los cuales todos excepto dos fueron contra los británicos.

El jefe de la *Jasta* 29, que siguió las huellas de hombres como Erwin Böhme, Kurt Wolff y Otto Schmidt, fue Harold Auffahrt. Fue observador antes de la instrucción de piloto y luego entró en combate con la *Jasta* 18 durante el verano de 1917, convirtiéndose en as en el mes de septiembre. Una vez al mando de la *Jasta* 29, su registro llegó hasta 29, o quizá incluso 31, para el final de la guerra. Auffahrt añadió algunos derribos más a su registro con la *Jasta* 18, pilotando un Albatros antes de actualizarse con los Fokker D VII a comienzos del verano de 1918. Estaba propuesto para la *Blue Max,* pero el Armisticio entró en vigor antes de que se aprobara la condecoración. Después de la guerra dirigió una academia de vuelo y murió en 1946.

Fritz Kieckhäfer fue un as del Albatros en 1917 con la *Jasta* 29. Nacido en Berlín, logró una victoria con la *Jasta* 32 antes de ser destinado a la *Jasta* 29. Para finales de año Kieckhäfer había logrado un total de siete derribos antes de que una herida le llevara al hospital. Finalmente, regresó al servicio y añadió una victoria más a su total antes de ser herido de nuevo; esta vez sucumbió a sus heridas el 7 de junio de 1918.

La *Jasta* 30 prusiana pasó toda la guerra en el frente del 6º Ejército alemán. Hans Bethge llegó de la *Jasta* 1 para mandarla tras haber conseguido ya tres derribos con su unidad. Bethge, otro berlinés que tenía 26 años, había pasado los primeros años de la guerra pilotando los biplazas y luego los Fokker *Eindecker*. Durante el transcurso de 1917 siguió aumentando su registro de forma continuada de tal manera que llegó a 18 victorias a finales de octubre, y a comienzos de 1918 añadió dos más. Nominado para la *Blue Max,* la muerte de Bethge en combate el 17 de marzo de 1918, mientras pilotaba un Pfalz D III, interrumpió este proceso.

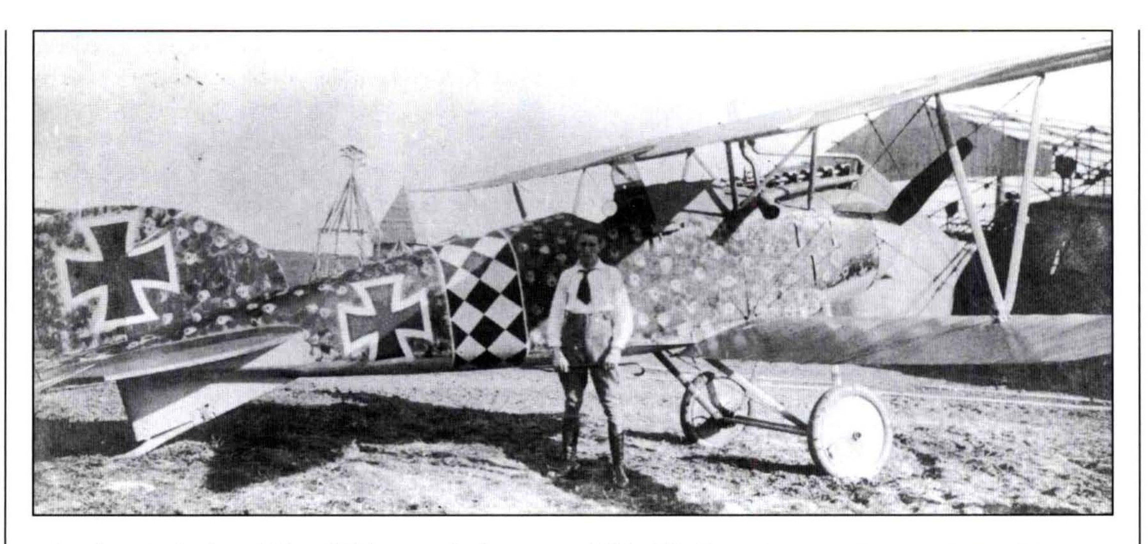
Hans-Georg von der Marwitz, procedente de Silesia, era hijo de un general. Antiguo ulano y luego en la infantería, se trasladó a la aviación en 1916 y pasó por los biplazas (una victoria) antes de pilotar los cazas. Mientras estuvo con la *Jasta* 30, Von der Marwitz logró al menos cinco victorias con los Albatros, pero también pilotó los Pfalz D IIIa; para finales de octubre de 1918 ya tenía un total de 15 reclamaciones y había mandado ocasionalmente la unidad. Tras sobrevivir a la guerra, Von der Marwitz murió en un accidente de avión en mayo de 1925.

**Joachim von Bertrab, de la *Jasta* 30, consiguió cinco victorias en la primavera de 1917, cuatro de ellas el 6 de abril. Fue derribado, herido y hecho prisionero el 12 de agosto por Mick Mannock, del Sqn 40.**



Su compañero piloto de la *Jasta* 30, Ltn Joachim von Bertrab, derribó cuatro aviones británicos en dos salidas durante la mañana del 6 de abril de 1917; aquel día Estados Unidos declaró la guerra a Alemania. Aquella fue una proeza en su tiempo y llegó a añadir un quinto derribo en mayo, pero el 12 de agosto tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en territorio aliado después de haber resultado herido en un enfrentamiento con el as británico, Tte Edward *Mick* Mannock del Sqn 40, que pilotaba un Nieuport Scout. Von Bertrab pilotó un característico Albatros D III negro con cruces blancas y la insignia de una corneta en el fuselaje durante gran parte de su carrera como piloto de caza, aunque en el momento en que fue derribado se había actualizado con un D V completamente negro.

La *Jasta* 31 entró por vez primera en combate en el frente occidental a comienzos de 1917, pero en septiembre esta unidad se trasladó a Italia, donde operó hasta que regresó a Francia a comienzos de marzo de 1918. No produjo ningún as del Albatros, aunque varios futuros ases de otras *Jastas* abrieron sus registros mientras formaron parte de esta unidad.



Se puede ver el D.2090/16 de Jacobsen a comienzos del verano de 1917. Toda la parte superior del fuselaje estaba pintada por entonces con muchas manchas en forma de trapos o esponjas; puede que las manchas blancas fueran concebidas como flores. Otros aparatos de la *Jasta* 31 recibieron el mismo tratamiento de manchas.

Igualmente, la *Jasta* 32b sufrió la carestía de ases en 1917. Sólo Rudolf Windisch, de Dresde, consiguió un registro destacable al reclamar siete hasta enero de 1918 (además de un derribo inicial con los biplazas en 1916). Windisch, soldado antes de la guerra, sufrió tempranamente una herida en combate que le convenció para pasarse a la aviación. Cuando finalmente se convirtió en piloto de caza consiguió sus siete victorias entre septiembre de 1917 y enero de 1918 y, a continuación, fue destinado brevemente a la *Jasta* 50, antes de asumir el mando de la *Jasta* 66 el 24 de enero. Windisch elevó su total a 22 antes de finales de mayo y probablemente consiguió varias de estas victorias con un Albatros, pero posteriormente no consiguió regresar de una patrulla el día 27 de aquel mismo mes. Se cree que este as se convirtió en prisionero y el alto mando alemán permitió que se tramitara su nominación para la *Blue Max*, que se le concedió en junio. Sin embargo, no regresó a casa al final de la guerra y las circunstancias de su muerte todavía no están claras, aunque se puede asumir que murió en el momento de la fecha de su desaparición o poco después. Cabe preguntarse si le mataron las tropas francesas del frente cuando llegó al suelo. La sugerencia más probable es que "murió mientras intentaba escapar". Tenía 21 años.

Robert Greim (posteriormente Ritter von Greim), hijo de un capitán de policía, era un bávaro nacido en Beirut. Tras entrar en el ejército como cadete en 1906 ascendió a oficial en la artillería bávara en 1913 y entró



Rober Greim pilotó este Albatros D V mientras estuvo en la *Jasta* 34b. El fuselaje plata blanquecino era el distintivo de identificación de la unidad, aunque el propio Greim hizo pintar dos anchas bandas rojas alrededor del fuselaje y el cono de la hélice rojo como sus distintivos personales. Por último, las alas y el plano de cola del avión estaban camuflados en verde y malva. Para el final de la guerra Greim había conseguido 28 victorias. Mandó los *Jagdgruppen* 10 y 9 durante dos periodos en 1918 mientras mandó la *Jasta* 34.

en acción con esta arma durante los primeros meses de la guerra. En agosto de 1915 se trasladó a la aviación, primero como observador y luego como piloto. Von Greim había conseguido una victoria con los biplazas en el momento en que pasó a la *Jasta* 34b en abril de 1917. Sobrevivió al conflicto con un total de 28 victorias, que logró pilotando los Albatros D V, los triplanos y los Fokker D VII. Von Greim, que recibió la *Blue Max* en octubre de 1918, llegó a ser posteriormente general de la Luftwaffe en la II Guerra Mundial y se suicidó en mayo de 1945 tras la segunda derrota de Alemania del siglo.

Heinrich Bongartz, de Westfalia, fue la atracción principal de la *Jasta* 36; este antiguo maestro de escuela prestó sus servicios con la infantería contra los franceses en Verdún. Ascendido a oficial cuando todavía estaba en campaña, finalmente se decidió a entrar en la aviación y pasó el habitual proceso antes de llegar a la *Jasta* 36 a tiempo para comenzar a anotar en abril de 1917. Para finales de año Bongartz había logrado 27 derribos, incluidos cinco globos cometas. Pasó a ser *Staffelführer* en septiembre, pero durante su periodo con esta unidad resultó herido en cinco ocasiones diferentes; la última herida, el 29 de abril de 1918, le mantuvo fuera de la guerra. Para entonces Bongartz había reclamado 33 derribos, la mayoría con los aviones de exploración Albatros. Murió después de la II Guerra Mundial.

Otro as de éxito de la *Jasta* 36 fue Walter von Bülow-Bothkamp, nacido en abril de 1894 en Holstein, y su jefe desde mayo de 1917. Antiguo estudiante de derecho que había viajado mucho antes de la guerra, logró varias victorias con los biplazas en Oriente Próximo con la FA300 antes de llegar a la *Jasta* 18 en diciembre de 1916. Tras elevar su total a 13, Von Bülow-Bothkamp pasó después a la *Jasta* 36b y logró otros 15 derribos. Entonces asumió el mando de la *Jasta* 2, pero murió al ser derribado por el Cap W. M. Fry (Cruz Militar), del Sqn 23, el 6 de enero de 1918.

**Walter von Bülow-Bothkamp consiguió 28 victorias en la I Guerra Mundial. Tras prestar sus servicios inicialmente en la FA300 en Oriente Próximo en 1916, pasó a formar parte de la *Jasta* 18 en Francia al año siguiente y desde el 10 de mayo asumió el mando de la *Jasta* 36. Von Bülow-Bothkamp asumió el mando de la *Jasta* Boelcke en diciembre, pero antes de aumentar su registro fue derribado por el Cap Willie Fry (Cruz Militar), del Sqn 23, el 6 de enero de 1918.**



Theodor Quandt logró 15 victorias en la I Guerra Mundial con la *Jasta* 36. Este oficial de infantería antes de la guerra, y luego de artillería, prestó sus servicios tanto en el frente occidental como en el oriental antes de trasladarse a la aviación. Llegó a la *Jasta* 36 procedente de los biplazas el 1 de abril de 1917 y para finales de año había logrado ocho victorias en el frente británico, probablemente todas con aparatos Albatros. Tras asumir el mando de la *Jasta* 53, no consiguió aumentar su registro de nuevo y regresó para mandar su antigua unidad durante el verano de 1918.

Hans Hoyer, de 27 años, fue otro as del Albatros con la *Jasta* 36 que había prestado sus servicios en la artillería antes del estallido de la guerra. Posteriormente se pasó a la aviación. Inicialmente, prestó sus servicios en los biplazas hasta que llegó a la *Jasta* 36 a finales de julio de 1917; para comienzos de noviembre Hoyer había conseguido ocho derribos y tres sin con-

firmar. Tras ser nombrado oficial al mando interino cuando su jefe de *Staffel* estaba de permiso, murió al ser derribado, mientras pilotaba un D V, por el Cap P. F. Fullard, del Sqn 1, el 15 de noviembre.

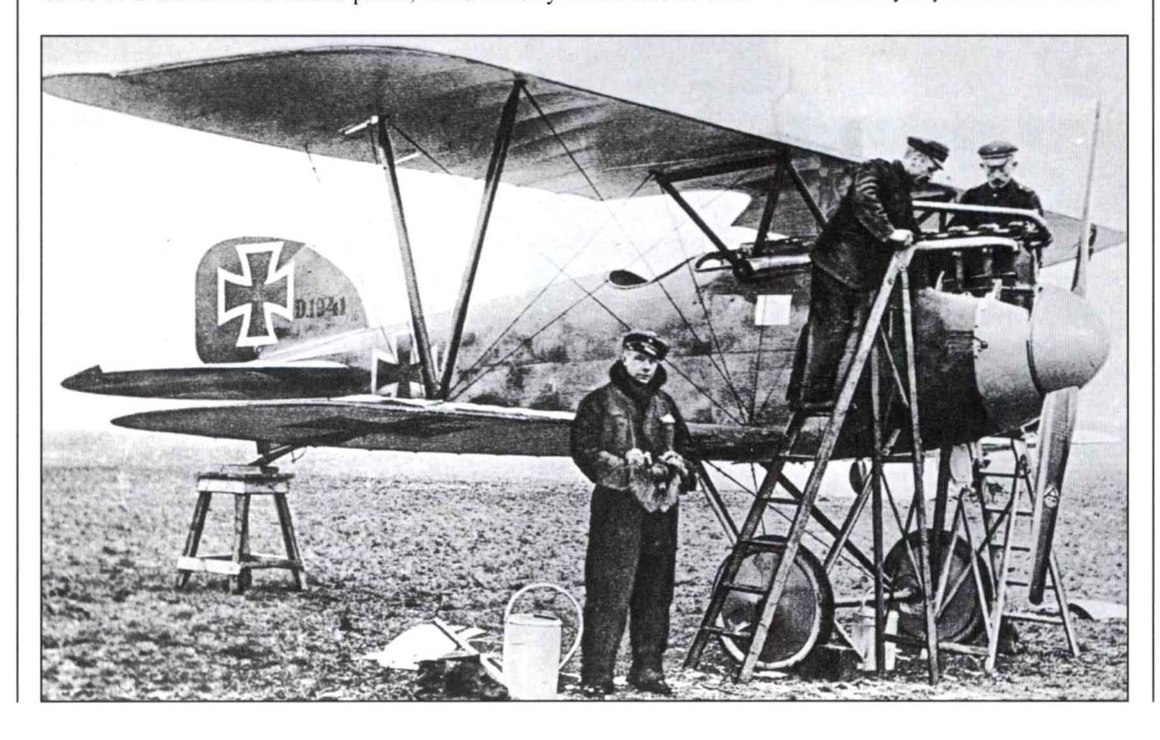
Albert Dossenbach consiguió sus nueve primeras victorias con los biplazas (compartidas con su observador, Hans Schilling) durante 1916, que era un buen resultado para aquella época. De hecho, se convirtió en el primer piloto de los biplazas en lograr la *Blue Max*. A comienzos de 1917 Dossenbach asumió el mando de la *Jasta* 36 y durante el "abril sangriento" derribó cinco aviones franceses, convirtiéndose también en as del Albatros. Herido por la metralla de una bomba durante un ataque contra su campo de aviación, se recuperó para asumir el mando de la *Jasta* 10 en junio. Sin embargo, después de añadir otro trofeo a su total, Dossenbach murió al ser derribado el 3 de julio mientras atacaba a un bombardero DH 4 del Sqn 57; se vio al as saltar o caer desde su Albatros incendiado.

Carl Degelow voló con la *Jasta* 36 durante un breve espacio de tiempo, cinco días para ser exactos. Después de herir accidentalmente a un oficial compañero mientras practicaban el tiro contra blancos terrestres fue enviado a la *Jasta* 7, al mando de Josef Jacobs. Degelow se haría famoso después con la *Jasta* 40, que en última instancia mandó.

La estrella de la *Jasta* 37 en 1917 fue Ernst Udet, que llegó después de haber disfrutado de un gran éxito con la *Jasta* 15 y que posteriormente asumiría el mando de su antigua unidad. Se puede suponer que si los aviadores aliados siempre veían al Barón Rojo, los alemanes siempre verían a uno de los grandes ases aliados en el aire.

Udet elevó su registro hasta 20 con la *Jasta* 37 y luego fue reclutado por el Barón von Richthofen para mandar su *Jasta* 11 en la primavera de 1918, seguida a continuación por la *Jasta* 4. Mientras estuvieron en la *Jasta* 37, tanto Udet como Hans Waldhausen fueron los máximos anotadores de la unidad. Este último piloto, como tantos y tantos ases de caza

**El Ltn Ernst Udet, de la *Jasta* 15, de pie delante del Albatros D III D.1941/16 el 1 de enero de 1917 en el campo de aviación de Habsheim. Se puede ver a los mecánicos Gunkelmann y Behrend trabajando en el motor. Este avión tenía el fuselaje con manchas de color marrón rojizo y el timón camuflado.**



**Helmut Dilthey, jefe de la *Jasta* 40s, sentado en su D Va, pintado con los colores sajones verde y blanco. Destaca la mira tubular que sobresale a través del parabrisas, el espejo retrovisor y las dos miras de anillo en cada arma. Dilthey pilotaba probablemente este aparato el 9 de julio de 1918, el día en que fue alcanzado por el fuego antiaéreo alemán durante un ataque contra un bombardero DH 9 de la RAF.**



de la I Guerra Mundial, logró una gloria efímera y luego desapareció de la escena.

Waldhausen, cadete del ejército antes de la guerra, entró en combate con la artillería durante los primeros días del conflicto. Después de resultar herido se trasladó a la aviación, primero como observador y luego como piloto. En julio de 1917 llegó a la *Jasta* 37, y por alguna razón todavía no explicada, pronto fue conocido como el *Águila de Lens*. Durante sólo nueve días de la segunda mitad de septiembre logró seis victorias, además de otra sin confirmar, aunque ninguno de estos derribos estuvo directamente relacionado con Lens. Waldhausen consiguió victorias aisladas los días 19, 24 y 25 y derribó dos globos y un RE 8 el día 27, nuevamente en algún lugar al sur de Lens. Sin embargo, en la última de estas tardes fue atacado y derribado por dos experimentados pilotos de caza, uno de los cuales pertenecía al RFC y el otro a la RNAS. El primero era el Tte J. H. Tudhope del Sqn 40, y el segundo, el Jefe de Escuadrilla C. B. Booker del 8º Escuadrón Naval.

Waldhausen fue hecho prisionero y permaneció encarcelado hasta el final de la guerra, después de lo cual estudió derecho y llegó a ser juez en Alemania. Posteriormente prestó sus servicios en la Luftwaffe durante la II Guerra Mundial y murió en noviembre de 1976.

Otto Rosenfeld consiguió sus cuatro primeras victorias con la *Jasta* 12 en mayo y en junio de 1917. Había llegado a los cazas a través de los biplazas, pero una herida el 12 de junio le mandó al hospital. Ya de vuelta al combate se trasladó a la *Jasta* 41 y para finales de año había aumentado su registro a ocho. Sin embargo, en aquellas fechas Rosenfeld fue hecho prisionero tras ser derribado durante un ataque contra los globos el 29 de diciembre. Consiguió escapar y regresar a su unidad en abril de 1918, aunque retrospectivamente habría sido mejor que hubiera permanecido en cautividad. Aunque añadió otras cinco victorias a comienzos del verano, finalmente cayó en combate el 7 de julio, probablemente después de un enfrentamiento con los Nieuport 28 del 95º Escuadrón Aéreo estadounidense.

Albert Dietlen logró cinco victorias con la *Jasta* 41 a comienzos de 1918; este bávaro de 28 años había sido anteriormente observador en los biplazas durante 1916. Consiguió una victoria mientras prestó sus servicios con una unidad *Abteilung* y luego duplicó su registro con un segun-



Konrad Brendel voló con la *Jasta* 45 después de prestar sus servicios en la *Jasta* 17. Logró nueve victorias antes de morir al ser derribado por el tiro antiaéreo terrestre el 2 de septiembre de 1918. Esta fotografía le muestra sentado en su Albatros D Va de la *Jasta* 17, que estaba marcado con franjas diagonales en colores suaves sobre el fuselaje barnizado de contrachapado. El distintivo de la unidad consistía en el timón y el plano de deriva pintados en blanco. Destacan los cartuchos y el cargador de bengalas de señales inmediatamente por debajo de la cabina.

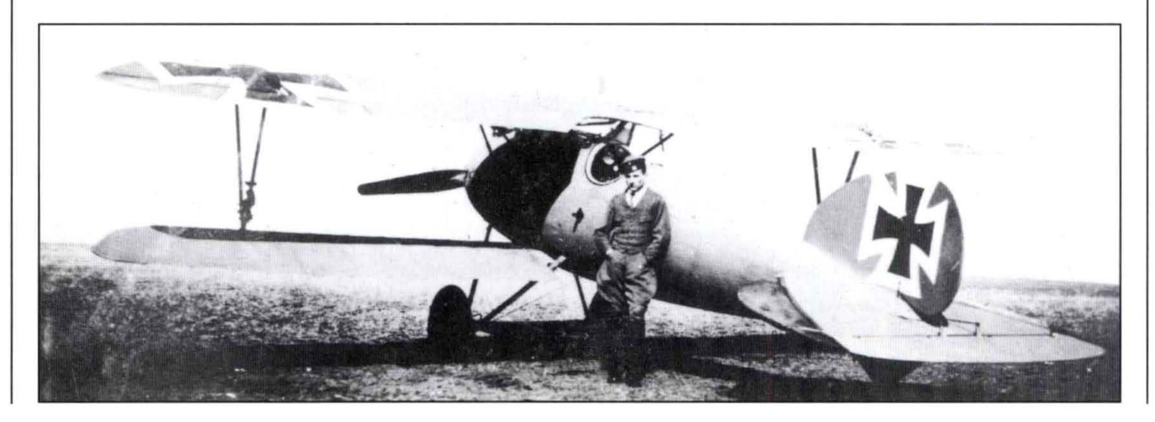
do derribo como piloto de caza con la *Jasta* 23b en agosto de 1917. Dietlen se trasladó a continuación a la *Jasta* 58 como su jefe y con ella añadió dos victorias más en abril antes de morir cuando su Albatros D V fue derribado durante un combate contra los Camel del Sqn 43.

Robert Heibert se alistó en el ejército de tierra en agosto de 1914, y tras trasladarse a la aviación en mayo de 1915, llegó a los cazas a través de los biplazas. Durante la guerra resultó herido en cuatro ocasiones. Consiguió su primer derribo con la *Jasta* 33 en agosto de 1917 y posteriormente pasó a formar parte de la *Jasta* 46 cuando ésta se formó en diciembre del mismo año. En la primavera de 1918 Heibert elevó su registro a cinco; durante aquel periodo su unidad utilizó una combinación de Albatros D V y Pfalz D III. Se cree que él logró la mayor parte de sus victorias con el primero de estos modelos. Heibert finalizó su listado de anotaciones con los Fokker D VII en agosto, momento en el cual había reclamado ya 13 derribos. Posteriormente se quitó la vida en mayo de 1933.

Cuando el Ltn Paul Strähle asumió el mando de la *Jasta* 57, en enero de 1918, ya era as con los Albatros tras haber logrado siete derribos con la *Jasta* 18 en 1917. Nacido en Wurtemberg en mayo de 1895 y tras el habitual periodo con los biplazas, llegó a esta unidad de caza en 1916. Mientras estuvo en la *Jasta* 57 pilotó un Albatros D III y un D V; los utilizó para añadir al menos otras dos victorias a su total antes de la llegada de los Fokker D VII.

La *Jasta* 62 fue una unidad que utilizó los Albatros D V hasta bien entrado 1918, y su estrella fue Max Näther, cuyo Albatros personal llevaba una bandera roja, blanca y negra "ondeando" en un asta, sobre un rectángulo

Franz Schleiff, ***Staffelführer*** de la *Jasta* 56 en 1918, posa con su Albatros D Va. Anteriormente estuvo en la FA3000 en Oriente Próximo y luego en la *Jasta* 41 en Francia. Consiguió doce victorias oficiales y nueve más sin confirmar antes de que una herida grave el 27 de marzo de 1918 le provocara la amputación de la mano izquierda. Parece que este D Va ha sido completamente pintado otra vez, probablemente en gris azulado claro, con los compensadores en amarillo; posteriormente estos fueron los colores de la *Jasta* 56. Destaca que se han aumentado más allá de lo normal los bordes blancos de las cruces y que a este avión le falta una cruz en el fuselaje.



blanco pintado en los lados del fuselaje. A la edad de 18 años fue el más joven de los ases alemanes, había nacido en agosto de 1899. A pesar de esto, Näther ya había entrado en combate con la infantería, y había resultado herido. Tras ser destinado a la *Jasta* 62 en marzo de 1918, consiguió ocho victorias, y después, a pesar de su juventud, fue nombrado *Staffelführer*. Posteriormente, Näther elevó su total a 26 pilotando los D VII, lo cual representó más de la mitad del total final de la guerra de la *Jasta* 62, 48 derribos. Aunque fue merecidamente propuesto para la *Blue Max,* el Armisticio le privó de esta condecoración.

Dos meses después, Näther participó en la guerra de la frontera alemana con Polonia, durante la cual murió al ser derribado el 8 de enero de 1919. Tenía solamente 19 años.

## Los Últimos Días de los Albatros Scout

Las *Jastas* que se formaron entre diciembre de 1917 y comienzos de 1918 se equiparon por lo general con los Albatros D V y con los Pfalz D III. Estos modelos se convirtieron en los caballos de batalla de las unidades de caza, que también utilizaron periódicamente los Fokker triplanos.

Las *Jastas* siguieron utilizando una combinación de cazas (incluso los más antiguos D III) hasta bien entrado el último año de la guerra. El tamaño de estas nuevas unidades fue un tanto más pequeño que el de las *Jastas* anteriores debido a la disponibilidad de pilotos y a la fabricación de aparatos. Desde el punto de vista de los ases, muchos de los posteriormente victoriosos pilotos de los Fokker acumularon experiencia de combate bien con los Albatros, con los Pfalz o con los Fokker triplanos durante la primavera de 1918, mientras los ases establecidos todavía los pilotaban con éxito en las acciones aéreas tanto del frente francés como del británico. Sin embargo, debido a esta combinación de aparatos resulta difícil asegurarse de quién pilotó qué aparato durante aquel periodo. Los cazas Albatros y Pfalz también llegaron a las unidades de la Defensa Nacional, conocidas como *Kampfeinsitzer Staffeln,* o *Kests* (Escuadrillas de monoplazas de combate). En general, estas pequeñas unidades se formaron para defender los blancos industriales en Alemania occidental, que eran atacados principalmente por los bombarderos británicos y franceses. Varios ases o futuros ases pasaron por algunas de estas *Kests.*

No se produjeron ases de las *Kests,* pero algunos pilotos consiguieron victorias según fue pasando el verano.

**Hasso von Wedel mandó la *Jasta* 75 y posteriormente la *Jasta* 24 después de prestar sus servicios inicialmente en la *Jasta* 14. Consiguió cinco victorias en la I Guerra Mundial y fue posteriormente derribado sobre Inglaterra pilotando un Bf 109E con el JG 3 durante la Batalla de Inglaterra en 1940. Von Wedel, capturado como prisionero, fue repatriado al final de la guerra y murió defendiendo Berlín en los últimos días de la II Guerra Mundial, a la edad de 51 años.**



## Las *Jastas* de la Marine Feld

Las zonas de operaciones de caza de las *Jastas* de la *Marine Feld* (MFJ; Zona Marítima) quedaron confinadas, por lo general, a la costa del Mar del Norte y sólo al interior de Bélgica. También dispusieron de varios modelos de aviones y no sólo utilizaron los Albatros D III y D V, sino también los Pfalz D III. En general, sus oponentes fueron los bombarderos y los cazas de la RNAS y entre ellos combatieron en una guerra aparentemente privada a lo largo de la costa del Mar del Norte. Desde sus bases en torno a Dunquerque, los aviadores de la RNAS seleccionaban constantemente como blancos, lugares como Ostende y Zeebrugge, así como el tráfico marítimo y los submarinos. Incluso después de que el RFC y la RNAS se fusionaran para formar la RAF el 1 de abril de 1918, los antiguos escuadrones navales siguieron combatiendo en su guerra "privada".

La MFJ I entró en acción en la primavera de 1917 y uno de sus principales pilotos fue Gotthard Sachsenberg. Este antiguo cadete naval se convirtió en observador con una unidad de biplazas de la Marina antes de recibir instrucción como piloto. A continuación, pilotó los Fokker *Eindecker* antes de asumir el mando de la MFJ I en febrero de 1917. Antes del final de la guerra Sachsenberg logró ocho victorias y siguió mandando su unidad hasta bien entrado el verano de 1918, momento en el cual llegaron los Fokker D VII. Finalizó la guerra como jefe de la única *Jagdgeschwader* de la Marina, la MJGr I. El total final de Sachsenberg se situó en 31 derribos, y muchos de sus primeros éxitos los reclamó pilotando los Albatros. Murió en 1961.

Bertram Heinrich fue uno de los pilotos de Sachsenberg y pilotó tanto los Albatros D III como los D V. Tras derribar nueve aviones británicos en 1917, a su vez cayó víctima del piloto canadiense, Jefe de Escuadrilla A. M. Shook del 4º Escuadrón Naval, equipado con los Camel, el 22 de marzo de 1918. Herido en el accidente con su Albatros D V, en última instancia Heinrich regresó para pilotar los D VII con su unidad durante el verano, elevando su registro a 12. A continuación, volvió a ser víctima de otro Camel, el del futuro as de la RAF, Tte W. S. Jenkins del Sqn 210, que envió al alemán a la muerte el 31 de agosto.

Theodor *(Theo)* Osterkamp fue otro de los pilotos de éxito de la MFJ I a comienzos de 1917. Procedente de la región del Rhin, logró con 25 años seis victorias durante 1917, derribando aviones de exploración franceses y del RFC, además de al menos un aparato belga. A continuación, pasó a mandar la MFJ II en octubre y para comienzos del verano de 1918 Osterkamp había más que duplicado su registro. Poseedor de la *Blue Max,* sobrevivió a la guerra con 32 victorias, a las que posteriormente añadiría seis en 1940 como jefe de la unidad de caza JG 51 en la II Guerra Mundial. El *Tío Theo* Osterkamp alcanzó una graduación importante en la Luftwaffe, y murió en enero de 1975.

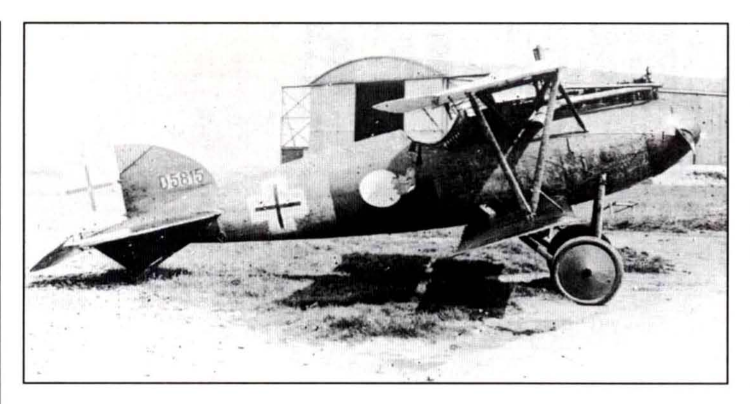
La precursora de las cinco unidades de MFJ fue la *Seefrontstaffel* (SFS), que utilizó una combinación de Albatros y Pfalz Scout. Christian Kairies, Reinhold Poss y Gerhard Hubrich fueron tres pilotos de éxito que puede que lograran cinco victorias con los Albatros antes de ser destinados a las MFJ V, IV y IV respectivamente, donde presentaron más reclamaciones. Hubrich y Poss sobrevivieron a la guerra con 12 y 11 derribos cada uno,



**Hans Böhning, de la *Jasta* 79b, había volado anteriormente en las *Jastas* 36 y 76. Sus victorias previas las logró con los Albatros Scout y finalizó la guerra con 17 victorias. Uno de sus D V tuvo franjas blancas y azules alrededor del fuselaje.**



**Gotthard Sachsenberg fue un as de la Marina con la MFJ I y llegó a mandar el MFJGr I. Finalizó la guerra con 31 victorias. Este Albatros D III no tiene ningún distintivo específico, aunque parece que lleva el habitual cono de la hélice y el panelado en gris, y el timón en barniz claro. Destaca la consistente escalerilla.**




**El Albatros D Va D.5815/17 de Gerhard Hubrich de la *Jasta* IV de la *Marine Feld* a finales de 1918. El morro y la cola estaban pintados en amarillo de cromo. Hubrich finalizó la guerra con 12 victorias tras haber entrado anteriormente en servicio con la *Seefrontstaffel* (Escuadrilla del Frente Marítimo).**

mientras que Kairies murió a causa de las heridas sufridas durante un combate con los Camel del Sqn 210 el 2 de octubre de 1918.

## Resumen

Para el final de la guerra los Albatros Scout se habían convertido en los caballos de batalla de la Aviación alemana. Aunque otros cazas como los Fokker Dr I triplanos o los D VII nos vienen a la mente con más rapidez, el Albatros fue el único modelo que entró en combate durante todo el periodo 1916-1918. Y aunque los puristas podrían considerar, de forma bastante justa, que había una amplia diferencia entre los D I y los D V, no obstante, el nombre Albatros sigue siendo prominente en la historia de la aviación de la I Guerra Mundial. De hecho, aparte de las innumerables acciones en las que participaron en el frente occidental, los Albatros Scout también combatieron contra los aliados en Italia, en Oriente Próximo y en el frente oriental. Todos los ases importantes de los años intermedios de la guerra los pilotaron, y estos ayudaron a aquellos individuos tan hábiles a ganarse un lugar en la historia de la aviación militar.

**Todos estos ases fueron poseedores de la *Blue Max* y todos ellos lograron muchos derribos con los cazas Albatros. Se trata, de izquierda a derecha, de Karl Bolle (36 derribos), Josef Veltjens (35 derribos), Josef Jacobs (47 derribos), Oskar von Boenigk (26 derribos), Eduard von Schleich (35 derribos), Ernst Udet (62 derribos), Bruno Loerzer (44 derribos), Paul Bäumer (43 derribos), Hermann Göring (22 derribos) y Heinrich Bongartz (33 derribos). Entre todos ellos dieron cuenta de 383 aviones y globos aliados.**



# APÉNDICE

## Las *Jadgstaffeln* y su procedencia

**Prusia**
1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 33, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 74, 75, 81, 82, 83, 85, 86, 87 88, 89, 90

**Baviera**
16, 23, 32, 34, 35, 76, 77, 78, 79, 80

**Sajonia**
21, 22, 24, 40, 44, 54, 72

**Wurtemberg**
28, 47, 64, 84

## *Los ases alemanes a los que se concedió la Pour le Mérite* (Blue Max) mientras fueron principalmente pilotos de los Albatros Scout

| | | |
|---|---|---|
| Oblt Rudolf Berthold | *Jasta* 14 | 12/10/16 |
| Ltn Gustav Leffers | *Jasta* 1 | 5/11/16 |
| Oblt Hans Berr | *Jasta* 5 | 4/12/16 |
| Ltn Manfred Fr von Richthofen | *Jasta* 2 | 12/1/17 |
| Ltn Werner Voss | *Jasta* 2 | 8/4/17 |
| Ltn Fritz Otto Bernert | *Jasta* 2 | 23/4/17 |
| Ltn Karl Emil Schäfer | *Jasta* 11 | 26/4/17 |
| Ltn Kurt Wolff | *Jasta* 11 | 4/5/17 |
| Ltn Lothar Fr von Richthofen | *Jasta* 11 | 14/5/17 |
| Ltn Heinrich Gontermann | *Jasta* 15 | 14/5/17 |
| Ltn Karl Allmenröder | *Jasta* 11 | 14/6/17 |
| Oblt Adolf Ritter von Tutschek | *Jasta* 12 | 3/8/17 |
| Oblt Eduard Ritter von Dostler | *Jasta* 6 | 6/8/17 |
| Ltn Max Ritter von Müller | *Jasta* 28w | 3/9/17 |
| Ltn Walter von Bülow-Bothkamp | *Jasta* 36 | 8/10/17 |
| Ltn Kurt Wüsthoff | *Jasta* 4 | 22/11/17 |
| Ltn Erwin Böhme | *Jasta* 2 | 24/11/17 |
| Ltn Julius Buckler | *Jasta* 17 | 4/12/17 |
| Ltn Hans Klein | *Jasta* 10 | 4/12/17 |
| Oblt Eduard Ritter von Schleich | *Jasta* 21s | 4/12/17 |
| Ltn Heinrich Bongartz | *Jasta* 36 | 23/12/17 |
| Oblt Bruno Leorzer | *Jasta* 26 | 12/2/18 |
| Ltn Heinrich Kroll | *Jasta* 24s | 29/3/18 |
| Ltn Ernst Udet | *Jasta* 37 | 9/4/18 |
| Ltn Karl Menckhoff | *Jasta* 72s | 23/4/18 |
| Ltn Fritz Pütter | *Jasta* 68 | 31/5/18 |
| Oblt Hermann Göring | *Jasta* 27 | 2/6/18 |
| Ltn Rudolf Windisch | *Jasta* 66 | 6/6/18 |
| Ltn Otto Kissenberth | *Jasta* 23b | 30/6/18 |



La familia de cazas Albatros fue uno de los grupos de aviones más eficaces empleados por la Aviación alemana durante gran parte de la I Guerra Mundial; la mayor parte de los más de 350 pilotos que se cualificaron como ases utilizaron los D III y los D V/Va en algún momento de sus a menudo breves carreras. El Albatros fue el azote del Royal Flying Corps en el frente occidental y fue utilizado con un efecto demoledor por las *Jastas* alemanas, especialmente durante el "abril sangriento" de 1917. Entre 1916 y 1918 se fabricaron más de 4.000 Albatros Scout, y la mayoría de ellos entró en servicio contra los británicos y los franceses. Este volumen proporciona un análisis *Jasta* por *Jasta* de todos los ases alemanes del Albatros en el frente occidental.



